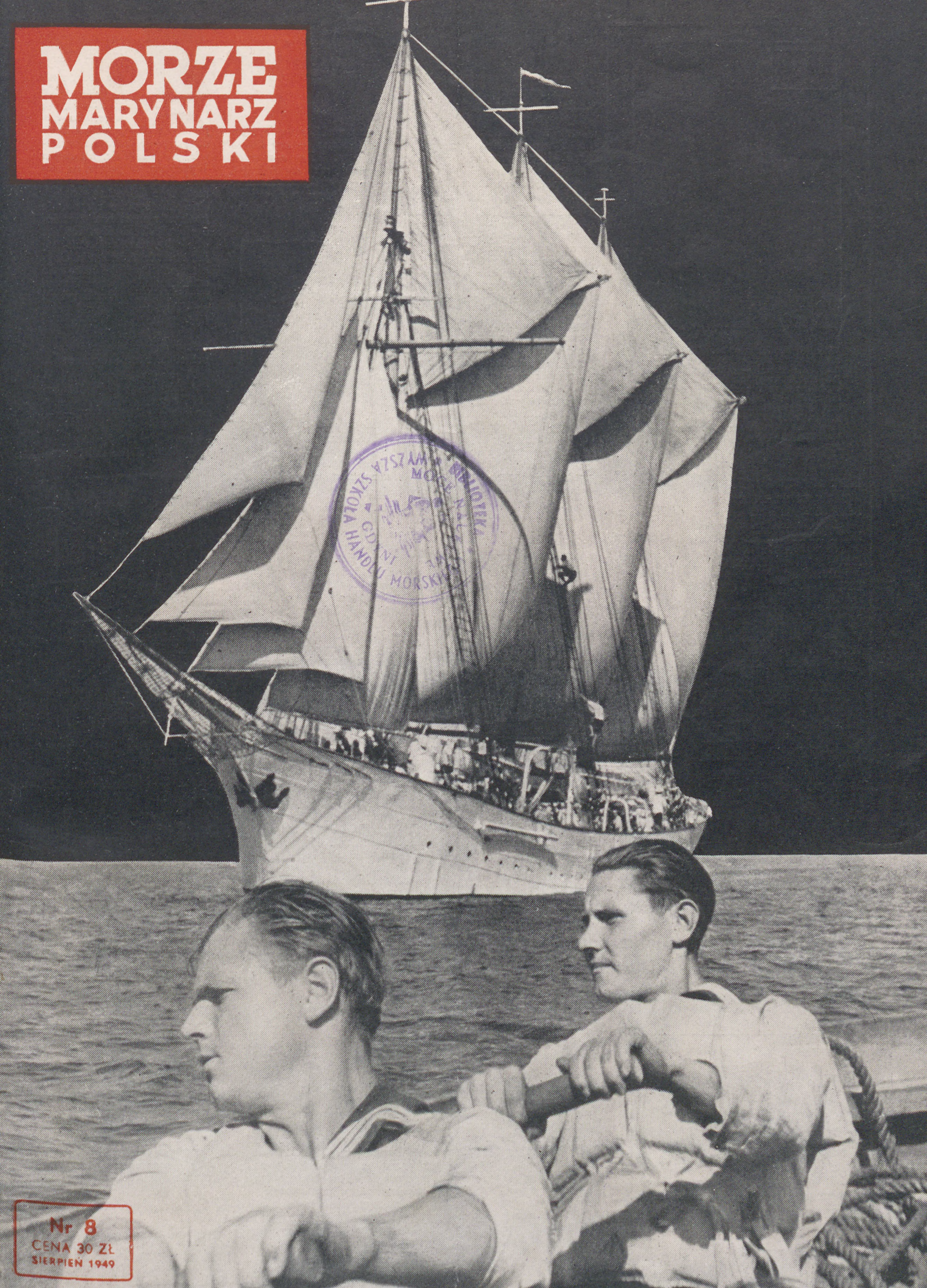
MORZE MARYNARZ POLSKI



Nr 8
CENA 30 ZŁ
SIERPIEŃ 1949



W połowie sierpnia br. opuścił Gdynię szkolny żaglowiec Polskiej Marynarki Wojennej — ORP „Iskra", udając się w swój pierwszy po wojnie ćwiczebny rejs zagraniczny do Leningradu. W rejsie tym bierze także udział specjalny wysłannik naszego pisma, którego obszerny reportaż ukaże się na łamach następnego numeru. Na zdjęciu ORP „Iskra" pod pełnymi żaglami. (Fot. WAF - Uklejewski)

LIST Z WYBRZEŻA 2
PORTY W PLANIE SZEŚCIOLETNIM 3
Dr Kazimierz Petrusewicz
NIEZWYCIĘŻONA FLOTA . . 4
Seweryn Buski
ADMIRAŁ MAKAROW . . . 6
Roman Wierny
BITWA O MORZE CZARNE . . 8
Józef Wójcicki
FELIETON NIEMORSKI . . . 9
Zbigniew Różycki
GD — TRÓJMIASTO WYBRZEŻA (II) 10
Karol J. Weber
COLD WAR I PREZES „RYCERZY KOLUMBA" . . . 12
Lech Dębicki
MARYNARSKA SOLIDARNOŚĆ . 13
WRÓŻBA JUTLANDZKIEGO WICEADMIRAŁA . . 14
W. Styryjczyk
MARYNARKA WOJENNA . . 15
Kpt. mar. F. J. Walicki
LIST DO PRAGI 17
Jerzy Miciński
JACHT CZY KUTER 18
Barbara Thoma
MALARIA — WRÓG MARYNARZY 19
Janusz Michejda
POD OSŁONĄ NOCY 20
Szen-Ts'ung-Uen
FESTIWAL SZTUK PLASTYCZNYCH 21
A. Męclewski
MORSKA WYSTAWA PROBLEMOWA 22
R. Glauberman
BIBLIOGRAFIA 23
Z BOCIANIEGO GNIAZDA . . 24

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 86 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

List z Wybrzeża

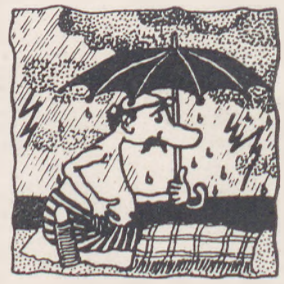


Niezbadane są zaiste szlaki myśli człowieczej. — Bo ot na przykład tak: zabieram się ja do napisania tego, niniejszego listu, a tu nagle ni stąd ni zowąd ząb mi zaczyna wiercić. W ten sposób zaraz mi się przypomniało inne wiercenie, które odbywa się u nas w porcie gdyńskim przy (proszę zważyć!) Nabrzeżu Amerykańskim. Piszę to Szanownemu Redaktorowi oczywiście w głębokim sekrecie, bo jakby to posłyszał taki nie przymierzając „Głos Ameryki", podniósłby się z pewnością zaraz alarm, że Polacy wiercąc w Amerykańskim Nabrzeżu, naruszają umowy międzynarodowe, co z kolei mogłoby spowodować przedstawienie w senacie amerykańskim nowych planów dozbrojeniowych. A potem znowuż ktoś może na złość skoczyć z 17 piętra. A właściwie nie byłoby po co. Chodzi tu bowiem tylko o to, że przy nabrzeżu tym prowadzone są na szeroką skalę prace budowlane, które o tyle są ciekawe i godne podkreślenia, że przy robotach



tych zastosowane zostały najnowsze polskie metody naukowe. Projekt odbudowy tej części portu opracowany został przez Politechnikę Gdańską. W czasie badań wstępnych stwierdzono możliwość osiadania nabrzeża i dlatego też próbne wiercenia umożliwią gruntowne zbadanie wytrzymałości i zwartości dna. Instytut Miernictwa Politechniki Gdańskiej przeprowadza dokładne obserwacje niwelacyjne kesonów nabrzeża, celem ustalenia ewentualnych ruchów ziemi. Ogólny nadzór nad umocnieniem nabrzeża powierzony został prof. F. Cebertowiczowi, który jest twórcą specjalnej metody, pozwalającej (w warunkach Nabrzeża Amerykańskiego) na siedmiokrotne zwiększenie wytrzymałości gruntów.

Swoją drogą letnikom, którzy przebywali nad morzem w lipcu, również przydałoby się z pewnością takie siedmiokrotne zwiększenie wytrzymałości. Bo pogoda była od siedmiu, za przeproszeniem, boleści. Deszcz lał bez względu na pogodę. Mimo to jednak trudno jest narzekać na brak kuracjuszy czy też wycieczek pragnących stwierdzić na własne oczy, czy rzeczywiście woda morska jest słona — czy też to tylko lipa. Zawiedzionych jak dotąd nie stwierdzono. Chociaż prawdę powiedziawszy na Wybrzeżu nie tylko morze, ale i ceny byłyby



prawdopodobnie słone, gdyby nie Komisja Specjalna, która od (w)czasów do (w)czasów osładza gorzkie chwile dziedzicznym spekulantom.

Ale w tym miejscu ja bardzo przepraszam. To wcale i ani trochę nie znaczy, żeby na Wybrzeżu kwitła li tylko spekulacja i nic więcej. Nawet zupełnie przeciwnie. Wyniki wytężonej pracy są coraz bardziej widoczne, a kadry zasłużonych robotników i pracowników rosną jak grzyby po deszczu. Niedawno szereg robotników i pracowników portowych oraz stoczniowców za wybitne zasługi w dziele budownictwa Polski Ludowej otrzymało ordery „Sztandaru Pracy" I i II klasy. Ponadto w końcu ub. miesiąca Minister Żeglugi A. Rapacki udekorował w imieniu Prezydenta R. P. Złotym Krzyżem Zasługi kapitana m/s „Batory", a Srebrnymi i Brązowymi Krzyżami Zasługi tych członków załogi, którzy w czasie służby na statku dali liczne dowody wysokiego wyrobienia obywatelskiego i przywiązania do bandery Polskiej Floty Handlowej.

Mam wrażenie, że fakty te wystarczą, aby zrehabilitować Wybrzeże w oczach Szanownego Redaktora. Ponadto gdyby się ktoś tak bardziej z bliska chciał zapoznać z wszechstronnym dorobkiem pięcioletniej pracy Wybrzeża, to i owszem, dlaczego nie, może to z łatwością zrobić, zwiedzając Problemową Wystawę Morską w Gdyni, którą odwiedziło już ponad 30 tysięcy osób nie licząc mnie i mego kolegi. Prawdę mówiąc, to eksponaty godne podziwu znajdują się nie tylko na wystawie, ale wszędzie, na całym Wybrzeżu. W porcie, na stoczniach lub w magazynach można z łatwością stwierdzić, jak szybko i sprawnie postępuje praca nad odbudową naszych portów. Oprócz obiektów, znajdujących się już obecnie w budowie, Gdynia przystąpi wkrótce do wznoszenia między innymi nowej fabryki mączki rybnej na Oksywiu. Zdolność przetwórcza fabryki będzie wynosiła 150 ton dziennie, czyli cztery razy więcej niż mogła przerobić stara fabryka.

A propos „stary": najstarszy dźwigowy Gdańska Jan Meller ustalił niedawno najmłodszy rekord Wybrzeża, przeładowując w ciągu czterech godzin 130 ton cementu i wyrabiając tym samym 203



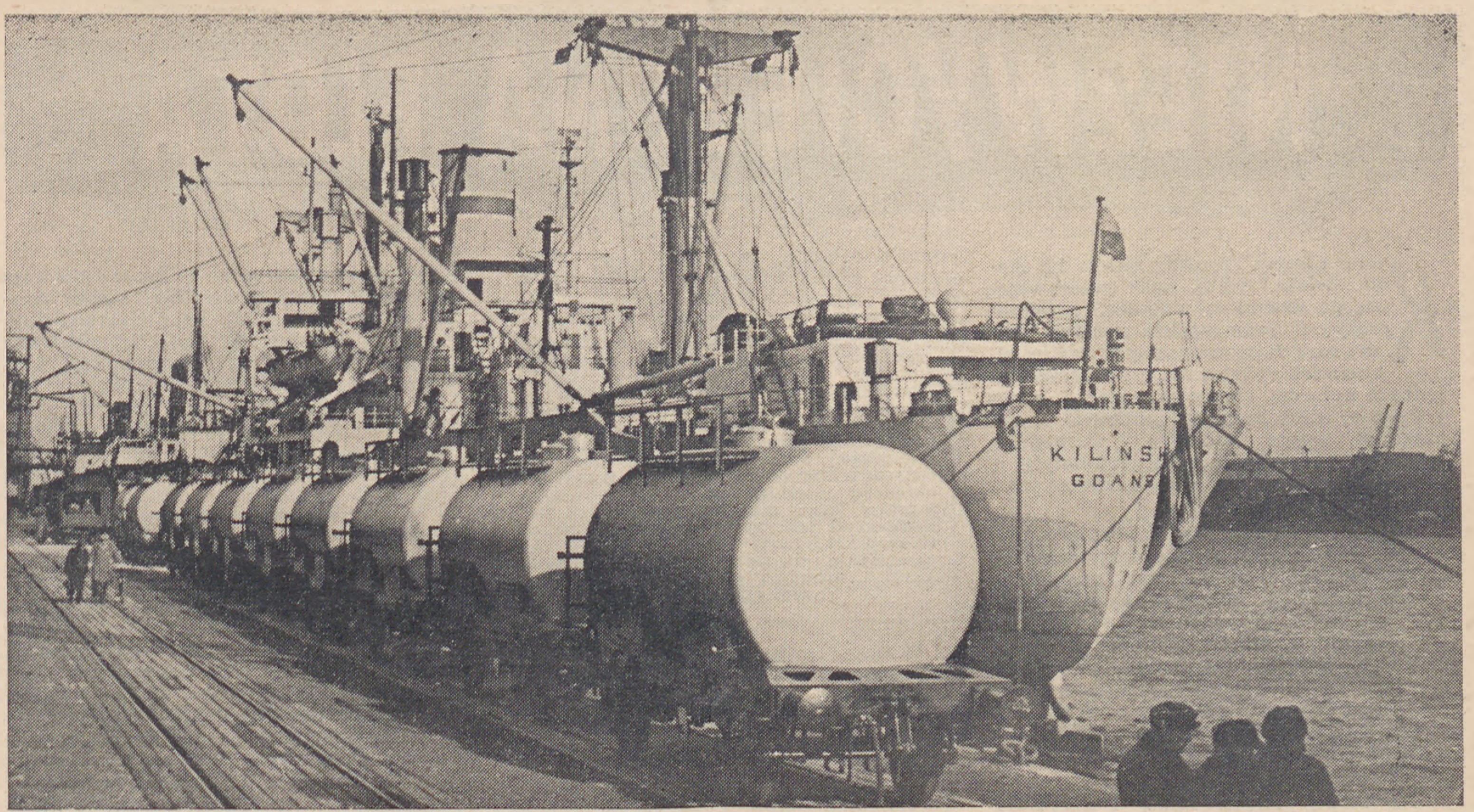
proc. normy. A temu wszystkiemu „winno" oczywiście współzawodnictwo, bo chociaż Meller pracuje już 21 lat jako dźwigowy, to jednak osiągnięcie takiego wyniku zdarzyło mu się po raz pierwszy.

Ano zdarza się, zdarza. Zresztą — nie święci garnki lepią — jak mówi przysłowie — zwłaszcza teraz, kiedy w ramach watykańskiej akcji „C"(udów) i bez tego mają oni ręce pełne roboty.

Jeden z nich na przykład, a ni mniej ni więcej Archanioł Gabriel ukazał się rzekomo przed paru tygodniami pewnemu krawcowi gdyńskiemu, którego w trakcie towarzyskiej pogawędki pasował na swego rycerza.

Nie wiem jak się zachował ów wspomniany wyżej „rycerz" w czasie tak uroczystej dla siebie chwili, wiem jednak, że na społeczeństwie gdyńskim elekcja ta nie wywarła żadnego wrażenia. Prawdopodobnie dlatego, że ludziom „cudy" się już po prostu znudziły. Tak więc Archanioł Gabriel posiedział u krawca dość krótko, po czym wziął i wyszedł.

Jeśli o mnie chodzi, to ja też już ostatnio wychodzę ale z cierpliwości, czego zresztą Szanownemu Redaktorowi nie życzę z całego serca.



POLSKIE PORTY
W PLANIE SZEŚCIOLETNIM

DR KAZIMIERZ PETRUSEWICZ

Głównym założeniem planu sześcioletniego na odcinku portów jest rozbudowa i usprawnienie portów do tego stopnia, by stały się one węzłem komunikacyjnym lądowo-morskim dla całego swego naturalnego zaplecza, a więc nie tylko dla Polski ale i dla krajów Środkowej i Środkowo-Wschodniej Europy. Chodzi o to, by porty polskie, a w pierwszym rzędzie zespół Gdynia-Gdańsk, stały się portami „bazowymi".

Za porty „bazowe" zostały uznane porty gwarantujące statkom najlepszą i najszybszą obsługę, porty posiadające w magazynach dostateczną ilość towarów, zapewniającą częstotliwość odjazdów, posiadające wreszcie dużą ilość połączeń na liniach regularnych.

Wszystkie porty bazowe mają jednakowe stawki frachtowe linii regularnych i to stawki dużo niższe niż pozostałe porty. Różnica stawek frachtowych pomiędzy zespołem Gdynia-Gdańsk a portami bazowymi jest ogromna, gdyż wynosi 25 proc. — 35 proc.

Porty polskie nie stanowią już obecnie w gospodarce narodowej tzw. „wąskiego gardła". Nie przewidujemy również, by w przyszłości ich zdolność przeładunkowa miała w jakimkolwiek stopniu ograniczać możliwości eksportowe i importowe całego ciążącego ku nim zaplecza. By stać się jednak węzłem komunikacyjnym — muszą porty polskie zapewnić obrotom zaplecza pełną konkurencyjność: muszą przeładowywać tanio i szybko, muszą pod tym względem dorównać przynajmniej głównym portom zachodnio-europejskim jak np. Londyn, Rotterdam, Antwerpia, Hamburg.

Dla osiągnięcia tego celu konieczna jest maksymalna mechanizacja pracy w portach oraz modernizacja urządzeń przeładunkowych.

W każdym dobrze wyposażonym porcie cały wysiłek skierowuje się na jak najszybszą obsługę statku. Port powinien czekać na statek, nie zaś statek na obsługę portową. Potrzebna jest do tego odpowiednia ilość dźwigów i magazynów.

Zwiększenie ilości urządzeń przeładunkowych w portach polskich jest sprawą niezmiernie palącą. Już przed wojną mieliśmy obciążenie jednego dźwigu bez porównania wyższe, niż w którymkolwiek z portów zagranicznych. Obecnie zaś, obciążenie jednego dźwigu aczkolwiek spada (w 1947 r. wynosiło 142,6 tys. ton, a w 1948 r. 115,7 tys. ton), to jednak znacznie przekracza obciążenia urządzeń przeładunkowych w 1938 r. (86,7 tys. ton).

W kierunku zwiększenia ilości i zmodernizowania urządzeń przeładunkowych zmierzać będą główne wysiłki inwestycyjne w naszych portach.

Lata 1948 i 1949 są latami ogromnego nasilenia robót nad rozbudową portów. Podkreślić trzeba, że w Szczecinie portowe roboty budowlane były w roku ubiegłym największymi robotami portowymi w Europie. W zasadzie w roku 1950 czy 1951 będziemy mieli dość nabrzeży, toteż będziemy mogli intensyfikować przeładunek na istniejących nabrzeżach przez powiększenie ilości i modernizację urządzeń przeładunkowych.

Mamy jeszcze obecnie wyraźnie niedostateczną ilość magazynów portowych. Przed wojną sama tylko Gdynia miała 246 tys. m. kw. powierzchni magazynów, obecnie zaś mamy we wszystkich portach, licząc z dostosowanymi halami fabrycznymi, suterenami itp. „namiastkami" zaledwie 277 300 m. kw.

Ważnym czynnikiem konkurencyjności naszych portów jest wreszcie duża ilość stacji przeznaczenia, obsługiwanych statkami linii regularnych oraz częstotliwość odjazdów statków. Dobra obsługa liniowa „przyciąga" towar. Musimy więc przystąpić do dalszej rozbudowy — gęstej i o dużej częstotliwości — sieci linii regularnych. Wymagać to będzie rozbudowy tonażu liniowego i współpracy z regularną żeglugą zagraniczną. Konieczność szybkiej rozbudowy statków liniowych przesądzi częściowo o kierunku głównego zadania resortu żeglugi w planie sześcioletnim, a mianowicie planu rozbudowy floty.

Zadania nakreślone są trudne, gdyż modernizację właściwie dopiero rozpoczęliśmy. Jednak gwarancję wykonania naszych zamierzeń stanowią po pierwsze:

Planowość naszej gospodarki, dająca jedność dyspozycji i umożliwiająca dzięki zlikwidowaniu marnotrawstwa i chaosu ustroju kapitalistycznego podjęcie tak ogromnego wysiłku.

Po drugie: nasze przyjazne stosunki polityczne z krajami, których obroty morskie w naturalny sposób ciążą ku portom polskim, stosunki wzmocnione ostatnio stworzeniem Rady Wzajemnej Współpracy Gospodarczej.

Po trzecie: geograficzne położenie naszych portów jako niezamarzających i najdogodniejszych portów całej Europy Środkowej i Środkowo-Wschodniej.

DR KAZIMIERZ PETRUSEWICZ

NIEZWYCIĘŻONA FLOTA

SEWERYN BUSKI

Przed dziesięciu laty w czerwcu 1939 roku, rząd radziecki i KC WKP(b) postanowiły corocznie obchodzić Dzień Marynarki Wojennej, celem zmobilizowania szerokich mas społeczeństwa dokoła zagadnień rozwoju sił morskich ZSRR. Co roku dzień ten staje się manifestacją uczuć całego społeczeństwa radzieckiego, obdarzającego swą flotę niezmiernym zaufaniem i wiarą w potęgę siły obrońców morskich granic ZSRR. Artykuł poniższy, który zamieszczamy z okazji Dnia Radzieckiej Marynarki Wojennej, ilustruje tradycje rosyjskiej żeglugi morskiej, oraz przedstawia wspaniały rozwój radzieckiej nauki i morskich sił zbrojnych na przestrzeni ostatnich 32 lat.

Kiedy czasem rzucamy okiem na mapę świata, wzrok nasz przesuwając się po drobnych plamkach symbolizujących poszczególne państwa, mimo woli zatrzymuje się dłużej na olbrzymich obszarach, zaznaczonych jednym kolorem, ciągnących się od ledwo widocznej nitki Bugu na zachodzie, a sięgających swym północno - wschodnim krańcem brzegów Ameryki, oddalonych w tym miejscu zaledwie o kilkadziesiąt kilometrów.

Potężna płaszczyzna niezmierzonego zda się obszaru, zaznaczonego na mapie literami ZSRR otoczona jest niemal zewsząd nierówną, poszarpaną linią brzegów morskich, których długość stanowi 2/3 wszystkich granic Związku Radzieckiego. To potężne, nie mające w świecie równego sobie, mocarstwo morskie, otoczone jest trzynastu morzami i trzema oceanami, nad brzegami których rozsiadły się tętniące życiem porty i pogrążone w pracy ośrodki przemysłowe.

Na straży owych miast i ośrodków przemysłowych, na straży morskich granic Związku Radzieckiego stoi silna, zahartowana w licznych bojach i niezwyciężona Marynarka Wojenna ZSRR, która w ciągu 31 lat swego istnienia zapisała nowe chlubne karty do księgi morskiej historii narodu rosyjskiego.

Naród rosyjski — to naród żeglarzy. Już w VII stuleciu ludzie rosyjscy dokonywali śmiałych wypraw na swych statkach do wybrzeży południowych Włoch, na wyspę Kretę, do Bizancjum. W IX stuleciu prowadziłi oni statki po Bałtyku, morzach Czarnym, Kaspijskim i Białym.

Dzieje rosyjskiej żeglugi morskiej to szereg słynnych wypraw dookoła świata, to pionierskie podróże odkrywcze i naukowe ekspedycje geograficzne. Nic więc dziwnego, że tak wiele mórz, wysp, cieśnin i przylądków nosi nazwy rosyjskich odkrywców.

W ciągu tylko pierwszej połowy XIX w. dokonano przeszło 30 dalekich wypraw i ekspedycyj. 17 stycznia 1821 roku ekspedycja Łazariewa i Bellingshausena dokonała odkrycia szóstej części świata — Antarktydy.

Osobną kartę dziejów zajmuje historia bohaterskich i zwycięskich walk, jakie toczyła na przestrzeni wieków rosyjska marynarka wojenna. Imiona tak utalentowanych dowódców jak: Piotra I, admirałów Swiridowa, Uszakowa, Sieniawina, Łazariewa, Nachimowa, Butakowa, Makarowa i innych znane są na całym świecie. W ciągu 250 lat swego istnienia marynarka rosyjska rozegrała 22 wielkie i zwycięskie bitwy morskie, z których bitwy pod Gangutem, Czesmą, Fidonisi, Kerczem, Tendre, Kaliakrii, Nawarynem, Afonem i Synopą stały się trwałymi pomnikami chwały rosyjskiego oręża.

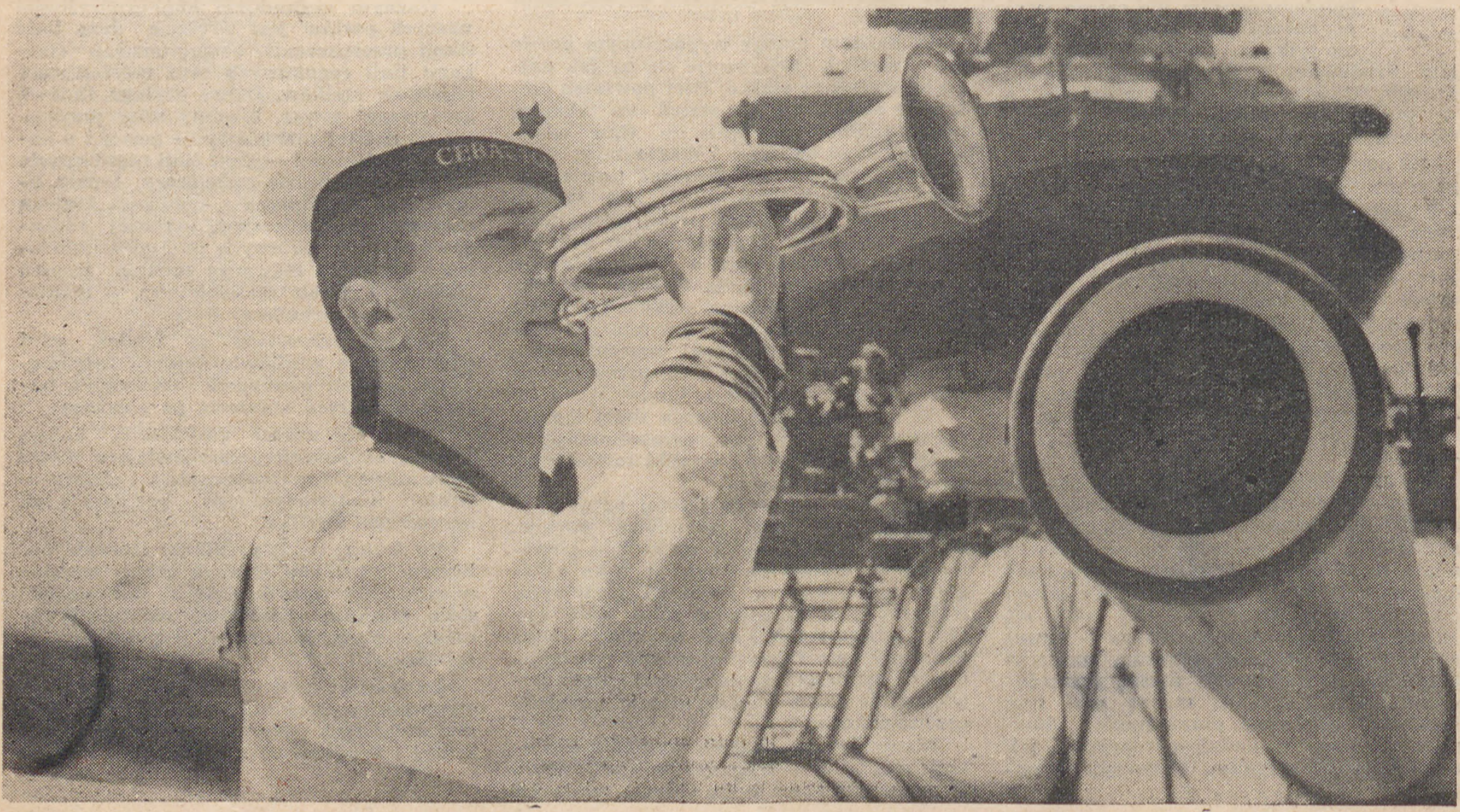
Wagę tych zwycięstw podnosi fakt że zwycięstwa odnoszono na okrętach budowanych przez własnych konstruktorów i budowniczych, którzy swymi osiągnięciami wywarli olbrzymi wpływ na światowe budownictwo okrętowe. Rosja pierwsza zbudowała okręt podwodny, który uzyskał pierwszą nagrodę na Światowej Wystawie w Paryżu. W Rosji wybudowano też pierwszy na świecie podwodny stawiacz min, a rosyjscy konstruktorzy Popow, Titow i Bubnow stworzyli typy okrętów, które swą jakością znacznie przewyższały okręty budowane przez inne państwa. Flota stała się kolebką najbardziej doniosłego wynalazku — radia, dokonanego przez rosyjskiego uczonego Popowa. Twórczość wynalazców i naukowców nie zawsze znajdowała poparcie u płaszczących się przed zamorskimi autorytetami dygnitarzy carskich. Charakterystycznym dowodem tego są m. in. znalezione nie tak dawno dokumenty o wynalazku majstra Piatowa w dziedzinie walcowania płyt pancernych służących do budowy okrętów. Wynalazek ten dokonany jeszcze w 1859 roku był przyjęty z wielkim sceptycyzmem przez władze carskie, które oddały go do sprawdzenia... Anglikom. Po roku „sprawdzania" projekt ów powrócił do Rosji już jako sposób „angielski".

Zapatrzony w zagranicę carat nie potrafił docenić twórczości własnych naukowców i dopiero władza radziecka stworzyła odpowiednie warunki dla pracy naukowej i badawczej. Korzystając z tych warunków słynny budowniczy radziecki A. N. Kryłow mógł rozwijać swoją działalność naukową i osiągnąć wspaniałe rezultaty w dziedzinie budownictwa okrętowego.

Piękne karty wpisali marynarze rosyjscy do historii walki z caratem. W roku 1905 wybuchło powstanie na pancerniku „Kniaź Potiomkin-Tawryczewskij". W latach 1906 — 1907 powstali marynarze w Sewastopolu, Kronsztadcie, Władywostoku i Sweaborgu.

Mimo krwawych odwetów ze strony władz carskich, płomień rewolucji i w dalszych latach nie przygasał ani na chwilę w gorących sercach marynarzy rosyjskich.

Na pokładzie pancernika „Sewastopol"
(fot. SIB)



Tłumiony przez szereg lat płomień ten wybuchł wreszcie z niepowstrzymaną siłą w historycznych dniach października 1917 roku, kiedy to krążownik „Aurora" salwą z swych dział obwieścił światu nastanie nowej ery — ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

28 stycznia 1918 roku Lenin podpisał dekret o zorganizowaniu Armii Czerwonej, zaś 14 lutego podpisany został dekret o utworzeniu Czerwonej Floty. Rząd radziecki i partia stworzyły armię i flotę nowego typu, której najbliższym celem była obrona zdobyczy rewolucji.

Już w parę miesięcy po utworzeniu, Czerwona Flota tocząc zwycięskie walki z interwentami wsławiła się niezwykłymi czynami. Ratując Flotę Bałtycką przed zagarnięciem jej przez Niemców, marynarze radzieccy w niezwykle trudnych warunkach, poprzez pokryte lodem morze, przeprowadzili z Helsinek do Kronsztadtu 211 okrętów. W czasie walk na Bałtyku zatopionych zostało 16 i uszkodzonych 10 większych jednostek angielskiej marynarki.

Flota Radziecka brała też czynny udział w wojnie domowej, gromiąc niedobitki białogwardzistów, pozostających na usługach kapitalistów i obszarników. W tym czasie utworzono również silne flotylle rzeczne, które stały się wiernym i oddanym pomocnikiem armii lądowej.

Na swym X zjeździe partia bolszewicka postanowiła podjąć kroki w celu odrodzenia i umocnienia Czerwonej Marynarki Wojennej. Na polecenie partii bolszewickiej Leninowski Komsomoł objął patronat nad marynarką, skierowując na okręty i do szkół marynarki wojennej tysiące komsomolców. Dzięki wysiłkom marynarzy i robotników wracały do szeregów jeden po drugim okręty bojowe.

Po zwycięskim zakończeniu wojny domowej przed partią i rządem radzieckim stanęło nowe, poważne zadanie rozbudowania i unowocześnienia floty. Planowa polityka uprzemysłowienia, stworzyła trwałe fundamenty pod rozwój przemysłu stoczniowego. Z inicjatywy generalissimusa Stalina już w 1932 roku powstała potężna Flota Pacyfiku, a następnie w rok później Flota Północna. W ciągu pierwszych dwu pięciolatek zbudowano około 500 nowych okrętów tzn. czterokrotnie więcej, niż zostało zbudowanych w Rosji carskiej w ciągu dziesięciu lat poprzedzających pierwszą wojnę światową. Dzięki przemyślanej i planowej gospodarce, Związek Radziecki stworzył silną i potężną flotę, która w latach Drugiej Wojny Światowej współdziałając z Armią Czerwoną nie tylko powstrzymała najazd hord hitlerowskich, ale i skruszyła ich siłę, uważaną dotąd za niepokonaną.

Wielka Wojna Narodowa przeciwko hitlerowskim Niemcom była surową próbą wszystkich moralnych i materialnych sił państwa radzieckiego. Pod kierownictwem Stalina radzieckie Siły Zbrojne w ciągu przeszło 3 lat toczyły sam na sam walkę z niemieckim najeźdźcą faszystowskim. Reakcyjne koła Anglii i USA świadomie zwlekały z otwarciem drugiego frontu. Liczyli oni „...na słabość Armii Czerwonej i Czerwonej Floty, przypuszczając, że armii niemieckiej i flocie niemieckiej uda się już pierwszym ciosem obalić i rozproszyć naszą armię i naszą flotę..." (Stalin). Te rachuby wrogów poniosły fiasko. Historyczne zwycięstwo, odniesione przez radzieckie Siły Zbrojne, było niezbitym dowodem wyższości organizacji wojskowej państwa socjalistycznego nad organizacją wojskową faszystowskich Niemiec oraz radzieckiej sztuki wojskowej nad niemiecką sztuką wojskową. Znanym jest powszechnie fakt, iż o wyniku tej wojny decydowały fronty lądowe i że główny ciężar walki spoczywał na Armii Radzieckiej. Marynarka Wojenna, jako nieodstępny towarzysz Armii Czerwonej, niezawodnie osłaniała skrzydła armii opierające się o morze, zadając śmiertelne ciosy potędze hitlerowskiej. Niegasnącą sławą okryli się bohaterscy obrońcy Chanko, którzy w ciągu długich 165 dni odpierali ataki wroga z lądu, morza i powietrza. Dwa miesiące trzymały się wyspy Moonsunda, 69 dni trwała obrona Odessy, a obrońcy Sewastopola przez 250 dni wytrzymywali nieustanne szturmy 300-tysięcznej armii napastnika. Obrona Sewastopola pokrzyżowała plany hitlerowców i na długo zatrzymała ich ofensywę na innych kierunkach.

Na bastionach Sewastopola walczyły ramię w ramię dywizje Armii Radzieckiej i jednostki piechoty morskiej. Ogień artylerii wojsk lądowych, krążowników, torpedowców i baterii obrony wybrzeża zadał nieprzyjacielowi kolosalne straty.

Cały świat z podziwem śledził legendarną obronę Leningradu, w której czynny udział wzięła Flota Bałtycka wespół z flotyllą jez. Ładoga. Równie bohaterskie walki trwały w okolicach podbiegunowych. Na samym skraju prawego skrzydła frontu na półwyspie Rybaczyj, wróg nie zdołał przekroczyć granicy państwowej Związku Radzieckiego.

Radzieckie siły morskie niejednokrotnie wysadzały desanty na wybrzeżu zajętym przez wroga, wspierały ogniem swych dział operacje armii lądowej, prowadzone wzdłuż wybrzeży morskich lub w dorzeczach większych rzek. W okresie wojny flota przeprowadziła ponad 100 operacji desantowych, które były dobitnym wyrazem ścisłego współdziałania floty z oddziałami lądowymi. Zadając poważne ciosy żegludze wroga, Marynarka Wojenna ZSRR jednocześnie skutecznie ochraniała własne szlaki komunikacyjne, zapewniając bezpieczeństwo transportom morskim. Jeden tylko torpedowiec „Bojki" przeprowadził w okresie wojny 54 transporty.

Równie skutecznie walczyły flotylle rzeczne, a w szczególności Flotylla Wołżańska, która oddała nieocenione usługi bohaterskim obrońcom Stalingradu.

Marynarka Wojenna ZSRR brała udział niemal we wszystkich większych operacjach radzieckich sił zbrojnych. Marynarze dokonywali niezapomnianych czynów, które wsławiły ich imię. Zasługi te zostały należycie ocenione przez partię i rząd radziecki. Za waleczność i bohaterstwo 513 marynarzy otrzymało zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego 7 zaś tytuł ten nadano dwukrotnie. W latach wojny wyzwoleńczej marynarze radzieccy otrzymali ponad 350 tysięcy odznaczeń, a liczne formacje i okręty udekorowane zostały orderami i zaliczone do gwardii.

Najwymowniejszym dowodem uznania dla bohaterskich wyczynów floty radzieckiej są słowa generalissimusa Stalina, który w rozkazie z dn. 22 lipca 1945 r., pisał:

„Działalność bojowa marynarzy radzieckich była nacechowana bezgraniczną wytrwałością i męstwem, wielką aktywnością bojową i mistrzostwem żołnierskim. Marynarze okrętów podwodnych i innych okrętów, lotnicy morscy, artylerzyści i piechurzy przejęli z wielowiekowej tradycji floty rosyjskiej i rozwinęli dalej to wszystko co jest cenne. Na morzach Bałtyckim, Czarnym i Barentsa, na Wołdze, Dunaju i Dnieprze marynarze radzieccy wpisali w ciągu 4 lat wojny nowe karty do księgi rosyjskiej chwały morskiej. Flota wypełniła do końca swój obowiązek wobec radzieckiej ojczyzny".

Okres powojenny, to okres dalszego rozwoju i doskonalenia Marynarki Wojennej ZSRR. Naród radziecki, ani na chwilę nie zapomina o niebezpieczeństwie nowej wojny, jaką pragną rozpętać anglosascy imperialiści. Agresywne cele kapitalistów zachodnich znalazły szczególnie dobitny wyraz w odrzuceniu przez prezydenta Trumana propozycji podpisania Paktu Pokoju ze Związkiem Radzieckim, w odrzuceniu radzieckich wniosków w sprawie redukcji zbrojeń i zakazu broni atomowej, w utworzeniu agresywnego bloku północno-atlantyckiego, w polityce systematycznego uchylania się od wykonywania umów jałtańskich i poczdamskich, w polityce rozłamowej, uprawianej w okupowanych Niemczech.

W tej sytuacji potężna flota Związku Radzieckiego, jako nieodłączna część składowa sił zbrojnych ZSRR, staje się dziś jednym z niewzruszonych bastionów obrony pokoju.

Dlatego też Dzień Marynarki Wojennej ZSRR stał się uroczystym świętem całego społeczeństwa radzieckiego, które i w tym roku w licznych obchodach organizowanych na terenie całego Związku Radzieckiego dało głębokie dowody swego zaufania i niezłomnej wiary w potęgę i siłę floty radzieckiej.

Uczucie to podzielają w równym stopniu związane ścisłym sojuszem z ZSRR kraje demokracji ludowej, dla których flota i armia radziecka są gwarantkami tego, że żadna siła nie zdoła zakłócić ich pokojowej, twórczej pracy nad podnoszeniem dobrobytu mas pracujących.

SEWERYN BUSKI

NACZELNY DOWÓDCA MARYNARKI WOJENNEJ ZSRR
ADMIRAŁ JUMASZEW.

Dowództwo Marynarki Wojennej R. P. w imieniu własnym i składu osobowego floty pozdrawia Pana, admirałów, oficerów, podoficerów i marynarzy w dniu Święta Marynarki Wojennej ZSRR i życzy jak najlepszych osiągnięć w dziele rozwoju i umacniania Morskich Sił Zbrojnych ZSRR.

Bohaterskie działania wojenne Morskich Sił Zbrojnych ZSRR podczas drugiej wojny światowej, rozwój i umacnianie ich w czasie pokojowym, są dla nas wzorowym przykładem w walce o siłę i niepodległość naszego kraju i o pokój na całym świecie.

W walce o pokój i niepodległość wzrasta i krzepnie przyjaźń Polskiej Marynarki Wojennej z Radziecką Marynarką Wojenną.

DOWÓDCA MARYNARKI WOJENNEJ R. P.
Kontradmirał Steyer

Z-ca DOWÓDCY MARYNARKI WOJENNEJ R. P.
do Spraw Polityczno-Wychowawczych
Komandor Urbanowicz

Tekst depeszy wystosowanej przez Dowództwo Marynarki Wojennej do Głównodowodzącego Morskimi Siłami Zbrojnymi ZSRR z okazji tegorocznych uroczystości Dnia Floty Radzieckiej.

ADMIRAŁ  MAKAROW

ROMAN WIERNY

NA JEDNYM Z ROZLEGŁYCH PLACÓW W DZIELNICY PORTOWEJ KRONSZTADTU STOI POMNIK, PRZEDSTAWIAJĄCY WYSMUKŁĄ I DUMNĄ POSTAĆ, UBRANĄ W ROZPIĘTY, ROZWIANY WIATREM PŁASZCZ, Z PODNIESIONĄ DO GÓRY LEWĄ RĘKĄ — JEST TO POMNIK ADMIRAŁA STEFANA OSIPOWICZA MAKAROWA. — STO LAT MINĘŁO W TYM ROKU OD DNIA URODZIN TEGO SŁAWNEGO I ZNANEGO DALEKO POZA GRANICAMI JEGO OJCZYZNY UCZONEGO, ADMIRAŁA I DZIAŁACZA SPOŁECZNEGO. MAKAROW URODZIŁ SIĘ W MIEŚCIE NIKOŁAJEWIE, NA UKRAINIE. LATA DZIECINNE SPĘDZIŁ NAD BRZEGIEM MORZA CZARNEGO. STĄD WRAZ Z RODZINĄ PRZENIÓSŁ SIĘ DO NIKOŁAJEWSKA NAD AMUREM, GDZIE UCZĘSZCZAŁ DO SZKOŁY SZTURMANÓW. ODTĄD POŚWIĘCIŁ SIĘ CAŁKOWICIE PRACY NA MORZU, KTÓRA WYPEŁNIŁA BEZ RESZTY TREŚĆ JEGO ŻYCIA.

Lata 60—70 ubiegłego stulecia były skomplikowanym okresem w rozwoju floty morskiej. W miejsce panujących prawie od trzystu lat statków żaglowych, przyszły teraz parowce. Marynarka wojenna otrzymała teraz opancerzone i nowocześnie uzbrojone okręty. Wprowadzenie w życie nowej techniki przypadło w udziale przedsiębiorczym i energicznym oficerom, którzy śmiało i zdecydowanie wyrzekli się starych metod i przyzwyczajeń i szli z duchem czasu, wykorzystując najnowsze zdobycze techniki.

Jednym z młodych jeszcze wówczas oficerów, który przyczynił się do rozwoju rosyjskiej floty pancernej był Stefan Makarow. Mając lat 20 służył on we flocie bałtyckiej. Podczas jednego z rejsów kanonierka „Rusałka", na której pływał Makarow, natknęła się na podwodną skałę i uległa uszkodzeniu. Awaria, którą z trudem zlikwidowano poszła, jak to zwykle bywa szybko w zapomnienie. Nie zapomniał o niej jedynie Makarow. Wypadek z „Rusałką" zachęcił go do wszechstronnych studiów nad zagadnieniem zabezpieczenia i uszczelnienia kadłubów statków w wypadku uszkodzenia podwodnej części. W 1870 roku publikuje on w piśmie „Morskoj zbornik" duży artykuł. Na podstawie licznych obserwacji po raz pierwszy w historii flot świata proponuje rozdzielać wnętrze statku na samodzielne wodoszczelne przedziały. Jednocześnie układa tablice, w których wyszczególnia zmiany jakim ulegnie zanurzenie i przechył statku w wypadku zatopienia jednego z owych przedziałów. Wkrótce młody Makarow opracowuje nowy i pomysłowy sposób wypompowywania wody z zatopionej części okrętu. Wynalazki te przykuły uwagę ówczesnych specjalistów i zjednały mu dużą popularność.

Podczas jednej ze swoich podróży służbowych do Anglii, Makarow był świadkiem, jak piękna angielska fregata „Vanguard" z powodu drobnego uszkodzenia zatonęła w przeciągu 70 minut, przy cichej pogodzie i pełnej sprawności mechanizmów. Wypadek ten jeszcze bardziej przekonał go o celowości jego nowych projektów budownictwa okrętowego.

Przez całe życie problem ten nie przestaje przykuwać jego uwagi.

Pomysły Makarowa rozwinął i uzupełnił słynny uczony radziecki, czł. Akademii Nauk A. N. Kryłow.

Makarow nie ograniczył się jednak jedynie do tej absorbującej go dziedziny budownictwa okrętowego. W 7 lat później — przed wojną rosyjsko-turecką — proponuje on zaopatrzyć kutry parowe w miny, celem wykorzystania ich do walki z wrogiem. Kutry miały być użyte dla konwojowania statków handlowych. Po przebudowaniu statku „Wielki Książę Konstanty" wraz z nielicznymi, zaopatrzonymi w miny kutrami walczył Makarow skutecznie z panującą wówczas na Morzu Czarnym flotą turecką, krzyżując wszystkie jej plany wojenne.

Makarow był również pierwszym, który przekształcił minę ze środka obronnego, jakim była dotychczas, w broń zaczepną oraz pierwszy zastosował nową i groźną w walce morskiej broń — samoporuszającą się minę, czyli torpedę.

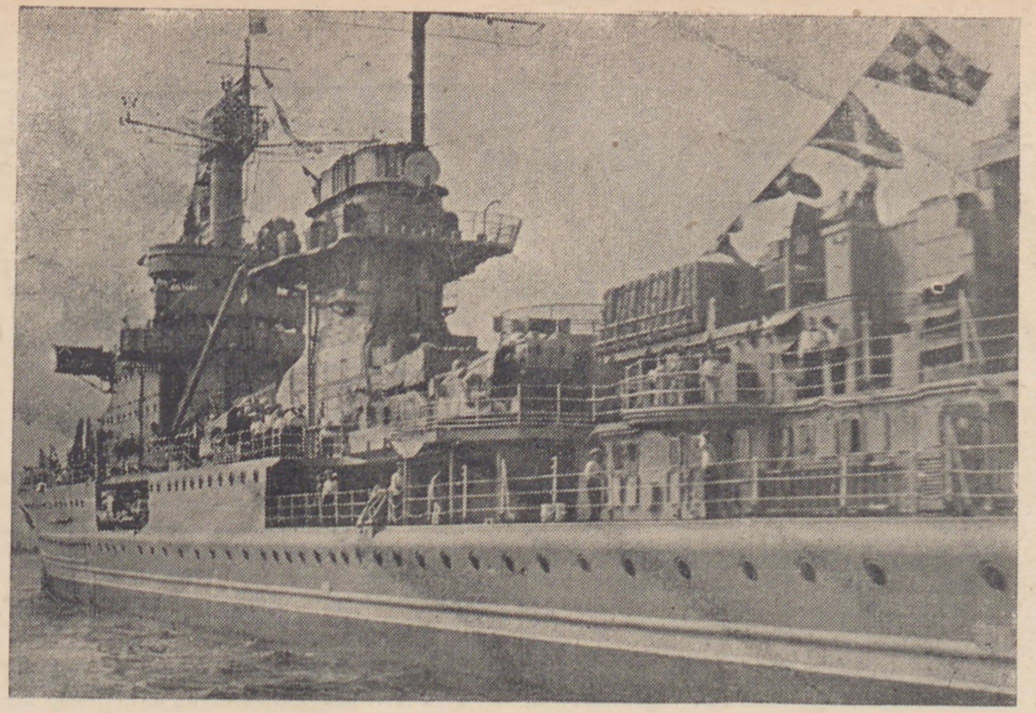
Historię floty w drugiej połowie 19 wieku charakteryzuje walka między dwoma zwalczającymi się wzajemnie środkami natarcia i obrony pancerników — artylerią i opancerzeniem. Udoskonalenie opancerzenia wymagało ulepszenia artylerii. Tysiące specjalistów morskich i artyleryjskich usiłowało rozwiązać to zagadnienie. Rozwiązał je jedynie Makarow. W 1892 roku będąc głównym inspektorem artylerii morskiej skonstruował czepiec przeciwpancerny, który po nałożeniu na ostrołuk granatu umożliwiał mu łatwe przebijanie udoskonalonego pancerza. Wynalazek ten znalazł zastosowanie we flocie i był zalążkiem wszystkich późniejszych wynalazków, które przyczyniły się do rozwinięcia artylerii przeciwpancernej.

Zastosowanie ropy jako paliwa na statkach, nowe sposoby sygnalizacji, ulepszenia w systemie rozprowadzania pary, udoskonalenie służby na okrętach wojennych, zmiana urządzeń w koszarach marynarskich, zmiany sposobów nauczania, polepszenie warunków socjalnych marynarzy włączając nawet takie zagadnienia jak zmiana sposobu wypiekania chleba i gotowania barszczu — oto niepełny jeszcze zakres tych wszystkich spraw, które absorbowały Wielkiego Admirała. Rękę Makarowa odczuwało się wszędzie.

Całą jego działalność charakteryzowała świadomość, że w sztuce wojennej nie istnieją „rzeczy drobne i nieważne". Zasadniczą myślą i celem jego pracy było



Admirał Makarow w rozmowie z marynarzami w kubryku na lodołamaczu „Jermak" (rys. P. Pawlinowa).



Krążownik radziecki „Admirał Makarow", nazwany tak dla uczczenia pamięci znakomitego dowódcy floty rosyjskiej. (fot. SIB)

wszechstronne podniesienie wartości bojowej floty i przygotowanie jej do przyszłych walk. Wszystkie większe prace i dzieła Makarowa zaopatrzone są epigramem: „Pamiętaj o wojnie". Słowa te wyryte są również na piedestale pomnika Makarowa w Kronsztadzie.

Dziesiątki książek, jakie pozostawił po sobie Makarow, stanowią cenną pozycję w dziale fachowej wojenno - morskiej literatury. Wśród nich na szczególne wyróżnienie zasługuje dzieło Makarowa „Rozmyślania o zagadnieniach praktyki morskiej". Książka ta jest odzwierciedleniem ogromnej wiedzy teoretycznej i dużego doświadczenia admirała Makarowa, jest odzwierciedleniem jego nieprzeciętnych i wszechstronnych zdolności. Istotę tego dzieła stanowią zasadnicze zagadnienia nauki wojenno-morskiej.

Wspomnieliśmy już o Makarowie jako uczonym. Należy dodać, że prace jego w dziedzinie hydrologii i oceanografii stawiają go w szeregu najpoważniejszych uczonych europejskich. Zdolność wszechstronnej analizy, nieustanne wnikanie w istotę zagadnienia, uwzględnianie również i rzeczy „małych i nieważnych", niepohamowany pęd do twórczej pracy, brak pogardy dla tak zwanej „czarnej roboty" — innymi słowy wszystkie cechy, które charakteryzowały Makarowa jako marynarza i dowódcę, cechują go również jako naukowca.

W roku 1886 Makarow objął dowództwo korwety „Witiaź", na której odbył wspaniałą trzyletnią podróż dookoła świata. W ciągu 20 miesięcy pływania po morzach Dalekiego Wschodu, Makarow odwiedził dziesiątki mało znanych portów Oceanu Spokojnego, oddając tym samym flocie ojczystej nieocenione przysługi w opracowaniu systemu bazowania okrętów wojennych na tych wodach.

Wyprawa naokoło świata miała poważne znaczenie naukowe.

Makarow zebrał dane o temperaturze i ciężarze właściwym wody, jak również o prądach na różnych głębokościach i w różnych okresach czasu. Cała załoga uczestniczyła w tej ciekawej i pouczającej pracy.

Po powrocie do Petersburga Makarow opracował zebrany przez siebie materiał, uzgadniając go z danymi, które zostały zebrane przez inne statki, pływające w okolicach północnej części Oceanu Spokojnego. Niezależnie od tego, Makarow opracował dane z rejsów 64 okrętów floty rosyjskiej, które pływały na tych wodach.

Dysponując tym kolosalnym materiałem naukowym, Makarow ułożył specjalne tablice pomiarów ciężaru właściwego wody morskiej, pierwszą tablicę ciężaru właściwego wody w Oceanie Spokojnym, oraz tablice temperatur wody na różnych głębokościach. Makarow udowodnił, że na głębokościach od 30 do 70 metrów zarówno na Bałtyku, jak i u wschodnich brzegów Kamczatki i Sachalinu istnieją warstwy zimnej wody.

Dwutomowe dzieło „Witiaź" i „Ocean Spokojny", w którym zebrane są dane z tej trzyletniej podróży. Makarow, jak przystało na prawdziwego patriotę, poświęcił pamięci „rosyjskich marynarzy-naukowców 18 stulecia". We wstępie do książki Makarow pisał: „Niech prace tych naukowców i badaczy staną się testamentem dziadów, przekazanym wnukom. Niech przyszłe pokolenia naszych marynarzy znajdą w nim wzór służenia nauce"...

Makarow nie ograniczył się jednak do wymienionych osiągnięć. Łącząc w sobie cechy marynarza i nowatora, z cechami patrioty i uczonego, podejmuje się on wykonywania coraz trudniejszych i bardziej skomplikowanych zadań.

Niestrudzony, twórczy entuzjazm, oraz nowatorska odwaga Makarowa znalazły wyraz w decyzji wybudowania lodołamacza „Jermak" i przebicia się przez lody północy. Dążenie do rozszerzenia horyzontu wiedzy morskiej, do przysporzenia sławy swojej ojczyźnie, skłania admirała do podjęcia się tego trudnego zadania. Oto, co wtedy pisał Makarow: „Jedyną pobudką, która pchnęła mnie na Północ — to miłość do nauki i chęć odkrycia tych sekretów, jakie przyroda skrywa przed nami za ciężkimi zwałami lodów"...

Myśl zbadania Oceanu Lodowatego zrodziła się u admirała w roku 1892. Odtąd nieustannie pracuje nad jej zrealizowaniem. Przeświadczony, jak pisał, że „żaden naród nie jest tak silnie zainteresowany w budowie lodołamaczy, jak Rosjanie" i że „współczesny poziom techniki pozwoli na złamanie lodowej pokrywy Północy" — Makarow przystąpił do budowy lodołamacza, który nazwał imieniem słynnego rosyjskiego patrioty Jermaka.

Mimo poważnych przeszkód jakie stawiało ówczesne carskie dowództwo, nie doceniające powagi i znaczenia pomysłu Makarowa, admirał zrobił wszystko, by zrealizować swoje postanowienie.

16 kwietnia 1899 r. największy lodołamacz dla polarnych ekspedycji, „Jermak" po sforsowaniu lodów Morza Bałtyckiego, przeszedł do Piotrogradu. W walce z niedostępnymi lodami północy zwyciężył człowiek.

Historię i dane z dwóch rejsów w lodach północnego oceanu lodowatego Makarow opisał w książce „Jermak w lodach".

Poważną rolę odegrał „Jermak" również jako statek ratowniczy w zatoce Fińskiej. W 1901 roku lodołamacz uległ awarii. Carscy urzędnicy, których nie bardzo interesowały ekspedycje naukowe — po nieznacznym remoncie postanowili oddać go na usługi żeglugi na Bałtyku i w zatoce Fińskiej.

Dopiero Rewolucja Październikowa umożliwiła wykorzystanie „Jermaka" dla polarnych ekspedycji.

45 lat temu 13 kwietnia 1904 roku w Port - Arturze na pokładzie pancernika „Pietropawłowsk" pełniąc funkcję dowodzącego rosyjskimi siłami na Oceanie Spokojnym, zginął Admirał Makarow. Śmierć Admirała odbiła się głębokim echem w całym kraju, budząc żal i smutek w całym narodzie. Carskie dowództwo, które nie rozumiało Makarowa, nie zdawało nawet sobie sprawy jak wielką stratę poniosło.

Dążenia i ideały, dla których żył, działał i walczył Makarow, były obce caratowi. Ten największy strateg i pedagog i najzdolniejszy morski teoretyk i praktyk swojej epoki był nie tylko głową ale i wodzem postępowego skrzydła marynarzy rosyjskich. Makarow walczył przeciwko inercji przeciwko ślepemu podporządkowaniu się zagranicznym zaborczym doktrynom, którymi przesiąknięte było dowództwo morskich i lądowych sił carskiej Rosji. Będąc zwolennikiem postępu i rozwoju usilnie popierał wielkiego wynalazcę Aleksandra Popowa — twórcę pierwszego odbiornika radiowego.

Dzięki energii Makarowa, słynny radziecki chemik Mendelejew rozpoczął pracę nad odkryciem składu (pirokoloidowego) prochu bezdymnego. Makarow nie uznając istnienia nauki i techniki dla samych siebie łączył je ściśle z rozwojem i udoskonaleniem floty, dając w ten sposób godne świadectwo jego prawdziwych i wielkich tendencji nowatorskich.

Carat nie potrafił kontynuować dzieła Makarowa. Dopiero Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego stała się godnym spadkobiercą i kontynuatorem jego myśli i dzieł. Wybrzeża socjalistycznej ojczyzny radzieckiej ochrania dziś flota, o której marzył i którą pragnął widzieć na straży ojczystych wybrzeży Wielki Admirał.

ROMAN WIERNY



Wspólna mogiła żołnierzy i marynarzy rosyjskich, poległych w roku 1904 w obronie Port Artura. W walkach tych brał również udział admirał Makarow, który zginął śmiercią bohatera w dniu 13 kwietnia, na pokładzie okrętu „Pietropawłowsk".

Bitwa o Morze Czarne

JÓZEF WÓJCICKI

Sukcesy, odniesione przez Flotę Radziecką w ostatniej wojnie z Niemcami zapisały się złotymi zgłoskami na kartach historii Marynarki Wojennej ZSRR. Jedną z najchlubniejszych takich kart, jest niewątpliwie bohaterska i zwycięska walka z armią i flotą niemiecką w obszarze Morza Czarnego. Żeby dobrze ocenić znaczenie sukcesów radzieckich na tym akwenie, trzeba zdać sobie sprawę z zasadniczych założeń strategii niemieckiego sztabu, który uważał południowy odcinek frontu za najważniejszy i tam też, przez wprowadzenie największych sił, starał się osiągnąć decydujący wyłom. W takim stanie rzeczy, skraj południowego skrzydła frontu, opierający się o wybrzeże Morza Czarnego, odgrywał poważną rolę.

Nic też dziwnego, że w wyniku takich planów grupa armii feldmarszałka Mannsteina, działająca na skrajnym odcinku południowego frontu, została wydatnie wzmocniona ciężką artylerią, lotnictwem i wojskami pancernymi. A jednak Niemcy przeliczyli się. Już w pierwszym ataku siła ich została mocno wyszczerbiona. Stało się to w walkach o Odessę i Krym. Wbrew niemieckim przypuszczeniom i mimo niemieckich wysiłków, dwa oblężone porty radzieckie Odessa i Sewastopol trzymały się bohatersko przez kilka miesięcy, odciągając poważne siły i powodując znaczne osłabienie potencjału armii niemieckiej.

Wielka, ideowa i militarna potęga Armii Radzieckiej i bohaterska walka uświadomionych żołnierzy - patriotów, przekreśliła obliczenia niemieckie. Południowe zgrupowanie floty niemieckiej na Morzu Czarnym, współdziałającej z flotą rumuńską, nie zdołały zabezpieczyć prawego skrzydła swej armii przed druzgocącymi atakami Floty Radzieckiej. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że już podczas oblężenia Odessy, w połowie września 1941 r. Radziecka Marynarka Wojenna przeprowadziła skuteczny i pomyślny desant na tyły wojsk rumuńskich, zadając im ciężkie straty i odciążając oblężony port. Rumuni stracili wówczas około 6 000 ludzi.

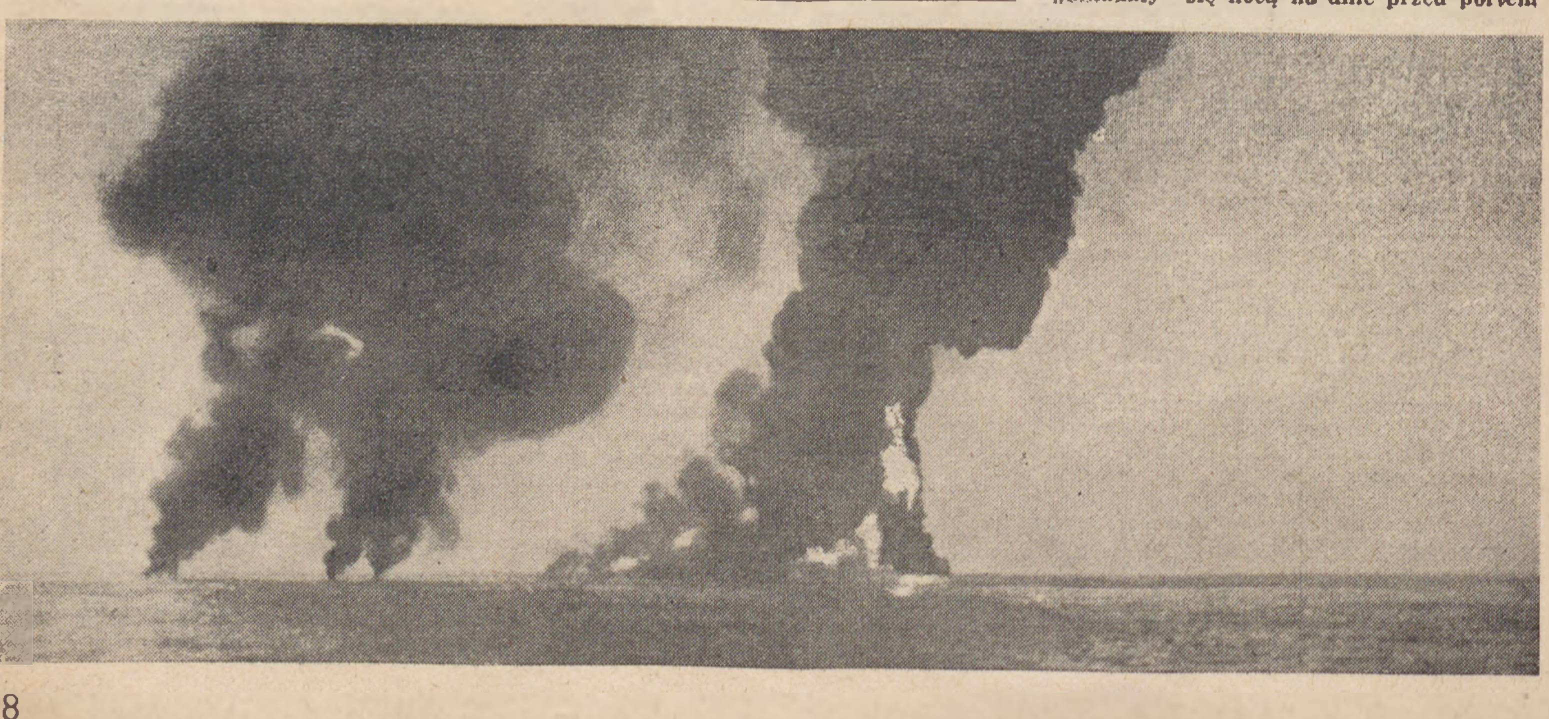
Mimo przeważających sił, flocie niemieckiej nie udał się ani jeden desant na Morzu Czarnym. Fakt ten dowodzi wyższości Floty Radzieckiej, która nawet w trudnych warunkach wykazywała aktywną działalność bojową.

Flota Czarnomorska ZSRR nieprzerwanie utrzymywała kontrolę nad morzem. Radzieckie okręty podwodne i siły lekkie atakowały stale konwoje niemieckie, utrudniając przez to dostarczanie zaopatrzenia i posiłków na front południowy drogą morską. W ciężkiej codziennej walce z niemieckimi konwojami brało udział również lotnictwo morskie. W wyniku tych połączonych akcji dziesiątki statków i wiele okrętów niemieckich powędrowało na dno morskie. W międzyczasie Flota przygotowywała się do wielkiego zadania wsparcia Armii w jej wielkiej kontrofensywie na Krym. Walki o Krym wykazywały potężną, ofensywną siłę Floty Radzieckiej, która przeprowadzając łącznie ponad 20 desantów, w dużej mierze przyczyniła się do zdobycia tego ważnego bastionu południowego frontu.

Krym jest kluczową pozycją Morza Czarnego, a jego główna baza wojennomorska, Sewastopol, stanowi punkt, skąd można kontrolować całe Morze Czarne. Krym więc jest swojego rodzaju „lądowym lotniskowcem". Samoloty startujące z lotnisk na południowym jego cyplu mogą w ciągu godziny dotrzeć do każdego, najdalszego punktu wybrzeża Morza Czarnego gdyż odległości te nie przekraczają 300 mil. Wstępem do operacji ofensywnej na Krym było spotęgowanie działalności sił morskich i lotniczych na szlakach dowozowych, głównie na linii Konstanca — Odessa — Sewastopol. Blokada radziecka krzyżowała niemieckie plany przygotowania Krymu do obrony. Niemiecka kontrblokada nie powiodła się, gdyż ani siły nawodne, ani lotnictwo nie potrafiło zablokować radzieckich lekkich i szybkich sił morskich, ani też lotnictwa morskiego. Zwłaszcza radzieckie samoloty torpedowe osiągnęły duże sukcesy, rozbijając wiele konwoi niemieckich.

W tym czasie Armia Radziecka zbliżała się do wrót Krymu zarówno od północy jak i wschodu. Uzgodniono plan działania z Flotą, a 8 kwietnia 1944 roku rozpoczął się decydujący szturm półwyspu. Na Flocie Czarnomorskiej i Flotylli Azowskiej spoczęło trudne i odpowiedzialne zadanie przerzucenia licznych i masowych desantów przez Cieśninę Kerczeńską z półwyspu Taman na półwysep Kercz. W wyniku tej akcji ważny punkt strategiczny — Kercz, został opanowany w dniu 11 kwietnia 1944 roku, a stąd ruszyły oddziały desantowe ku Sewastopolowi. Dnia 16 kwietnia port ten został otoczony. Od północy Armia Radziecka przerwała obronę pod Perekopem w czym wzięło również udział lotnictwo morskie, i uderzyła na Sewastopol od strony zachodu. W owych dniach Flota Czarnomorska zadała wrogowi największe straty.

Ewakuacyjne konwoje niemieckie stały się przedmiotem ataków radzieckich okrętów podwodnych, kutrów torpedowych i lotnictwa. Wiele załadowanych wojskiem i materiałami wojennymi statków poszło na dno. Małe, zwinne kutry torpedowe odnosiły wiele sukcesów, rozbijając konwoje na morzu i u wejścia do portów. Stosowały one często tego rodzaju taktykę, że nocą podkradały się ku portowi i ukryte w załamaniach brzegu czekały na ukazanie się konwoju, po czym nieoczekiwanie uderzały i rozbijały go. Taktyka ta dawała największe rezultaty, gdyż łatwiej było „złapać" konwój przed portem, niż na pełnym morzu, a poza tym z miejsca uzyskiwano przewagę dzięki stosowaniu zaskoczenia przeciwnika. Podobnie i okręty podwodne „układały" się nocą na dnie przed portem



Ciemne kłęby dymu, unoszące się nad horyzontem świadczą o tym, że radzieckie torpedy, wystrzelone w kierunku nieprzyjacielskiego konwoju, — były celne.

ewakuacyjnym, by w dogodnej chwili zaatakować statki wroga. Samoloty torpedowe dopełniały reszty, tak, że Niemcy zmuszeni byli niemal zupełnie zrezygnować z drogi morskiej i przerzucali co się dało samolotami transportowymi. Oczywiście że ta droga ograniczała możliwości ewakuacji, a z drugiej strony zwiększała „łupy" radzieckich myśliwców.

Niezależnie od blokowania niemieckiej armii na Krymie i szturmowania Sewastopola, radzieckie lotnictwo morskie atakowało bazy niemieckie na wybrzeżach Morza Czarnego, a zwłaszcza Konstancę i Galacz, dokąd kierowały się konwoje ewakuacyjne. Weszły też do walki cięższe jednostki radzieckie, które ogniem swych dział wspierały natarcie na Sewastopol. Między innymi i pancernik „Sewastopol" walczył o wyzwolenie miasta - bohatera, którego imię nosił.

Mimo licznych umocnień, koncentracji artylerii i pomocy lotnictwa, już po trzydniowym szturmie Niemcy zmuszeni byli opuścić Sewastopol — tę ważną bazę morską, którą kilka lat przedtem zdobywali w ciągu długich i krwawych 250 dni. Dnia 9 maja trzydniowy szturm zakończył się wyzwoleniem Sewastopola. Podobnie i Odessa broniona w ciągu dwóch miesięcy w 1941 roku, zdobyta została po krótkim szturmie dnia 10 kwietnia 1944 r. W ten sposób dwa największe porty radzieckie na Morzu Czarnym: Sewastopol i Odessa stały się ponownie bazami Floty Czarnomorskiej.

Cały Krym znalazł się w posiadaniu Armii Radzieckiej, a z nim uzyskała ona kontrolę nad całym akwenem Morza Czarnego. Wpłśnięta do portów Galacza, Suliny i Konstancy, flota niemiecka została mocno przetrzebiona, podobnie jak i armia lądowa. W okresie od 8 kwietnia do 12 maja, Flota Czarnomorska wraz z lotnictwem, zatopiła 69 transportowców, 56 barek desantowych, 2 dozorowce, 2 kanonierki, 3 trałowce, 27 ścigaczy oraz 32 jednostki innych typów. Ogółem zatopiono 191 jednostek niemieckich, z których większość była załadowana wojskiem i materiałem wojennym.

Po poniesieniu tak ciężkich strat flota niemiecka nie była zdolna do żadnej poważniejszej akcji i w rzeczywistości żadnej takiej akcji nie przeprowadziła. Uszkodzone okręty niemieckie schroniły się w portach rumuńskch oraz bułgarskich: Warnie i Burgas, gdzie były również nękane nalotami radzieckiego lotnictwa morskiego, które ze swych krymskich baz poczęło także atakować Bukareszt i rumuńskie zagłębie naftowe Ploesti. Planowa akcja minowania niemieckich baz morskich i ujścia Dunaju, hamowała próby zaktywizowania niemieckiej floty, zwłaszcza okrętów podwodnych, które coraz rzadziej ośmielały się grasować na Morzu Czarnym. Wreszcie wraz z ofensywą Armii Radzieckiej również i Flota Czarnomorska ruszyła do ostatecznego ataku na niemieckie pozycje nad Morzem Czarnym, wchodząc do ujścia Dunaju i biorąc udział w zdobywaniu szeregu baz morskich. Całkowite wyparcie Niemców z akwenu Morza Czarnego było pełnym sukcesem Radzieckiej Armii i Floty, wspaniałym zwycięstwem stalinowskiej strategii.

W walkach z Niemcami Flota Radziecka wykazywała zdecydowaną wyższość, z walk tych Flota wyszła jeszcze silniejsza, a dziś na jej doświadczeniach wojennych szkolą się młodzi marynarze radzieccy i polscy, uczą się jak należy walczyć w obronie pokoju i zwyciężać.

J Ó Z E F W Ó J C I C K I



Felieton niemorski

WATYKAN ODSŁANIA PRZYŁBICĘ

Już proces Doboszyńskiego odsłonił kulisy konszachtów wysokich dostojników kościoła z agentami amerykańskiego imperializmu, potem nastąpił osławiony „cud lubelski", nieco później Papież wygłosił płomienne przemówienie w języku niemieckim do swych „wiernych w okręgu Berlina i Pomorza". Że to powiązanie faktów nie jest przypadkowe, najlepszym tego dowodem jest prawie jednoczesne wystąpienie Watykanu, grożące ekskomuniką wszystkim katolikom należącym do partii komunistycznych i robotniczych, a nawet tym, którzy sprzyjają tym partiom i ich programom.



W otoczeniu sfanatyzowanych tłumów przemawia na rozkaz Watykanu i Wall Street ojciec Lombardi — najbardziej elokwentny i „antykomunistyczny" ksiądz Włoch — jak go nazywa prasa amerykańska. Ojciec Lombardi często mówi o Chrystusie, ale nie bawi się w wygłaszanie kościelnych kazań. Widzimy go oto na wiecu przedwyborczym w Mediolanie w czasie wygłaszania agitacyjnego przemówienia politycznego. Nic dziwnego, że krzyż pozostaje w cieniu mikrofonów...

Ta uchwała rady kardynalskiej jest jeszcze jednym ogniwem w łańcuchu wstecznej, antyludowej polityki Watykanu. Jasnym się staje przy tym dla wszystkich, że jeden koniec tego łańcucha znajduje się za oceanem. Za każdym pociągnięciem na Wall Street, odzywa się Watykan.

Wiadomym jest fakt, że amerykański kardynał Spellman posiada obecnie decydujący głos w radzie kardynalskiej, co wynika choćby z jego roli pośrednika między mocodawcami z Waszyngtonu i wykonawcami w Rzymie. Przez ręce kardynała Spellmana przepłynął już do Rzymu niejeden milion dolarów z funduszu zapomogi na akcję walki z obozem postępu i pokoju, który obecnie zasila przede wszystkim watykańską agenturę. O tym jak wygląda „bezinteresowna" akcja Watykanu dowiedziały się coś niecoś masy katolików z procesu prałata Ciupucciego, skarbnika Watykanu i jego wspólników również wysokich dygnitarzy watykańskich, którzy dokonali ogromnych defraudacji i oszustw bankowych.

Watykan sam jest wielkim przedsiębiorstwem kapitalistycznym, ściągającym milionowe zyski dzięki udziałom, jakie posiada w bankach i różnych spółkach, pod własną firmą, lub pod firmą podstawionych figurantów.

I tak np. we Francji Watykan rozporządza ponad połową kapitału banku „Gallicienne Marnat" i trzecią częścią kapitału banku „Worms", który w czasie wojny współpracował z Niemcami. W Stanach Zjednoczonych Watykan posiada kapitały w „Sinclair Oil", „Anaconda Cooper", w banku Morgana i wielu innych bankach i przedsiebiorstwach. Dodajmy do tego, że w samych tylko Włoszech w rękach Watykanu znajduje się około 140 banków. Lista ta oczywiście nie jest pełna.

Fakty te wiele nam tłumaczą. Watykan broni jednak nie tylko swego majątku, broni on przede wszystkim swych imperialistycznych protektorów, którzy uzależnili go od siebie politycznie i finansowo.

Do niedawna jeszcze Watykan był narzędziem bloku państw faszystowskich z hitlerowskimi Niemcami na czele. Szczególne znaczenie miała tu osoba b. nuncjusza apostolskiego w Niemczech Pacellego — obecnego Papieża, który żywił szczególne sympatie dla imperialistów niemieckich i doprowadził do wygodnego dla III Rzeszy konkordatu, na mocy którego biskupi niemieccy musieli przysięgać na wierność Hitlerowi. Bardzo interesująco na tym tle wyglądają „intymne" szczegóły wyboru Piusa XII podane jeszcze przed wojną przez „Daily Graphic". Otóż wbrew nienaruszonemu dotąd prawu obyczajowemu po raz pierwszy papieżem został wybrany kardynał-sekretarz stanu, jakim był Pacelli, a to tylko dzięki poparciu kardynałów włoskich i niemieckich, którzy stanowili większość w „conclave". Nic dziwnego, że w kołach watykańskich Pius XII jeszcze przed wojną nosił przydomek „Il Tedesco" (Niemiec).

Wiemy dobrze, że w naszym kraju swoboda wyznania i praktyk religijnych jest nie tylko zagwarantowana przez ustawodawstwo, lecz i ściśle przez władze państwowe przestrzegana.

Nie znajdzie się w Polsce uczciwy i obiektywny katolik, który by nie potwierdził dla wszystkich widocznych i sprawdzalnych faktów:

Kościoły w całej Polsce są czynne, nabożeństwa, procesje, wszelkie obrządki religijne odprawiane są normalnie bez jakichkolwiek przeszkód, księża mają możność spełniania wszystkich swoich obowiązków duszpasterskich, a wierni — pełną swobodę praktyk religijnych. Dzieci uczą się religii w szkołach, Polskie Radio, instytucja państwowa, transmituje co niedziela nabożeństwa z różnych kościołów w kraju, paręset zakładów wychowawczych i opiekuńczych, prowadzonych przez kler katolicki, korzysta z wielomilionowej pomocy państwa. Mimo reformy rolnej zostawiono przy kościele i klerze jego dobra ziemskie — niemałe, bo liczące w sumie 550 tys. ha. Nie dość na tym. Zburzone przez hitlerowskiego najeźdźcę kościoły odbudowuje się w całym kraju z pomocą państwa.

W tym stanie rzeczy wystąpienia Watykanu rzekomo „w obronie zagrożonej wiary i kościoła" nie można inaczej traktować, jak próby zwykłej, politycznej dywersji.

Groźba ekskomuniki ma na celu zastraszenie postępowych mas praktykujących katolików, zdezorganizowanie, odciągnięcie i przeszkodzenie naszemu budownictwu, a zatem zahamowanie rozwoju i wzrostu sił postępu i pokoju. Watykan jednak niczego się nie nauczył z doświadczeń wieków minionych. Nie pamięta, że nawet osławiona inkwizycja nie mogła powstrzymać postępu, że mimo gróźb Watykanu i zupełnie indentycznych uchwał o ekskomunice, Kopernik i inni uczeni prowadzili swe postępowe dzieło dalej do zwycięstwa. Koła dziejów nie powstrzymuje się reakcyjnymi uchwałami i groźbami. Już samo doświadczenie ubiegłych stuleci wskazuje na całkowitą klęskę obecnej akcji Watykanu. Zdecydowana postawa mas ludowych, uczciwych katolików i postępowej części duchowieństwa, ostatecznie załamie atak watykański.

Ta cała „watykańska historia" ma jeszcze jeden niesmaczny, bardzo przykry dla nas Polaków akcent. Wyłania się bowiem pytanie — dlaczego to ani Papież, ani rada kardynalska nie występowała przeciwko hitleryzmowi, nie groziła ekskomuniką mordercom i burzycielom, a czyni to w stosunku do budujących w trudzie i znoju swą ojczyznę i światowy pokój, mas ludowych? Nad tym pytaniem zastanawia się mocno każdy uczciwy, wierzący Polak, uświadamiając sobie coraz wyraźniej rzeczywiste reakcyjne, antyludowe i antypolskie cele watykańskiej polityki, nie mającej nic wspólnego z religią.

Coraz potężniejszy wzrost sił obozu postępu i pokoju, oraz wzrastająca świadomość mas ludowych na całym świecie pokrzyżuje ostatecznie brudne i wsteczne knowania Watykanu. Deklaracja polskiego Rządu i jego wysiłki, zmierzające do uregulowania stosunków między państwem i kościołem, oraz wszczęcie rozmów na ten temat z delegacją duchowieństwa znajduje pełne uznanie i poparcie wśród wierzących mas polskiego ludu.

Z B I G N I E W R Ó Ż Y C K I

TRÓJMIASTO WYBRZEŻA

napisał KAROL WEBER



Kiedy w maju 1945 roku polska administracja morska objęła porty w Gdańsku i Gdyni, zniszczenia spowodowane przez niemieckiego okupanta były ogromne — nabrzeża zniszczone były w 70%, a magazyny i dźwigi nawet w 95%. Wody Zatoki Gdańskiej były zaminowane, liczne wraki na redzie i w basenach portowych uniemożliwiały żeglugę. Siłą rzeczy pierwszym etapem prac musiało być oczyszczenie wód przybrzeżnych i basenów portowych z zalegających tam wraków. Równolegle należało sprzątnąć z nabrzeży i terenu portów nagromadzony tam, nieużyteczny sprzęt wojenny, wraki samochodów, szmelc i rupiecie.

Oczyszczeniem obszarów wodnych zajęły się okręty radzieckie, trałowce Odrodzonej Marynarki Wojennej, oraz zespoły nurków, przybyłe z ZSRR. Wobec zablokowania przez wrak niemieckiego pancernika „Gneisenau" wejścia do portu gdyńskiego, nurkowie i saperzy wysadzili część falochronu, stwarzając w ten sposób wejście pomocnicze. Saperzy radzieccy i polscy skontrolowali tereny portowe i usunęli pozostałe tam jeszcze miny torując tym samym drogę robotnikom, sprzątającym magazyny i nabrzeża. Dzielnym marynarzom radzieckim i uporowi polskiego robotnika — pioniera odbudowy, zawdzięczamy, że nie spełniły się złośliwe przewidywania zagranicznych „rzeczoznawców", którzy twierdzili, że porty w Gdańsku i Gdyni przez długi czas jeszcze nie będą mogły przyjmować statków.

Wbrew owym przewidywaniom, już w pierwszych dniach lipca 1945 roku port gdyński mógł rozpocząć pracę, a w kilka tygodni później również i nabrzeża gdańskie były zdolne do przyjęcia ładunków, chociaż ostrożni armatorzy kierowali początkowo do naszych portów tylko jednostki starsze i o mniejszym tonażu.

Prace przeładunkowe, prowadzono równocześnie z remontem nabrzeży i urządzeń przeładunkowych. Z tygodnia na tydzień wzrastała długość użytkowych nabrzeży, oraz ilość uruchomionych urządzeń przeładunkowych.

Pierwszy rok, a ściślej mówiąc pierwsze półrocze pracy naszych portów zamyka się obrotem prawie jednego miliona ton towarów. Weszło 887 statków, przywożąc 377 000 ton różnych towarów, przeważnie drobnicy, a więc żywności, maszyn, narzędzi i surowców dla naszego przemysłu, traktorów i koni dla rolnictwa. W tym samym okresie wyszły 853 jednostki, zabierając 541 000 ton towarów, w tym 426 000 ton węgla.

Pomimo ogromnych trudności, uruchomiono prawie 20% istniejących przed wojną urządzeń przeładunkowych, odbudowano 15% powierzchni magazynowej oraz 2,5% nabrzeży. Biuro Odbudowy Portów wydało na cele inwestycyjne 465,6 milionów złotych.

II

Z uznaniem należy podkreślić współpracę polskiego kolejnictwa. Odbudowa szlaków prowadzących z portów do głębi kraju i na Górny Śląsk prowadzona była w szybkim tempie. Kolumny zajęte przy remoncie torów w rejonach portowych wykonywały ogromną pracę. W związku z tym przebieg pociągów towarowych i przetok wagonów w portach i na stacjach węzłowych zostały znacznie przyśpieszone.

Każdy miesiąc pracy nowego roku kończył się nowym sukcesem. Ruch statków i przeładunek towarów wzrastały w szybkim tempie. Zwiększenie bezpieczeństwa na szlakach prowadzących do polskich portów oraz punktualne dostarczanie ładunków spowodowały napływ większych statków w znacznej ilości.

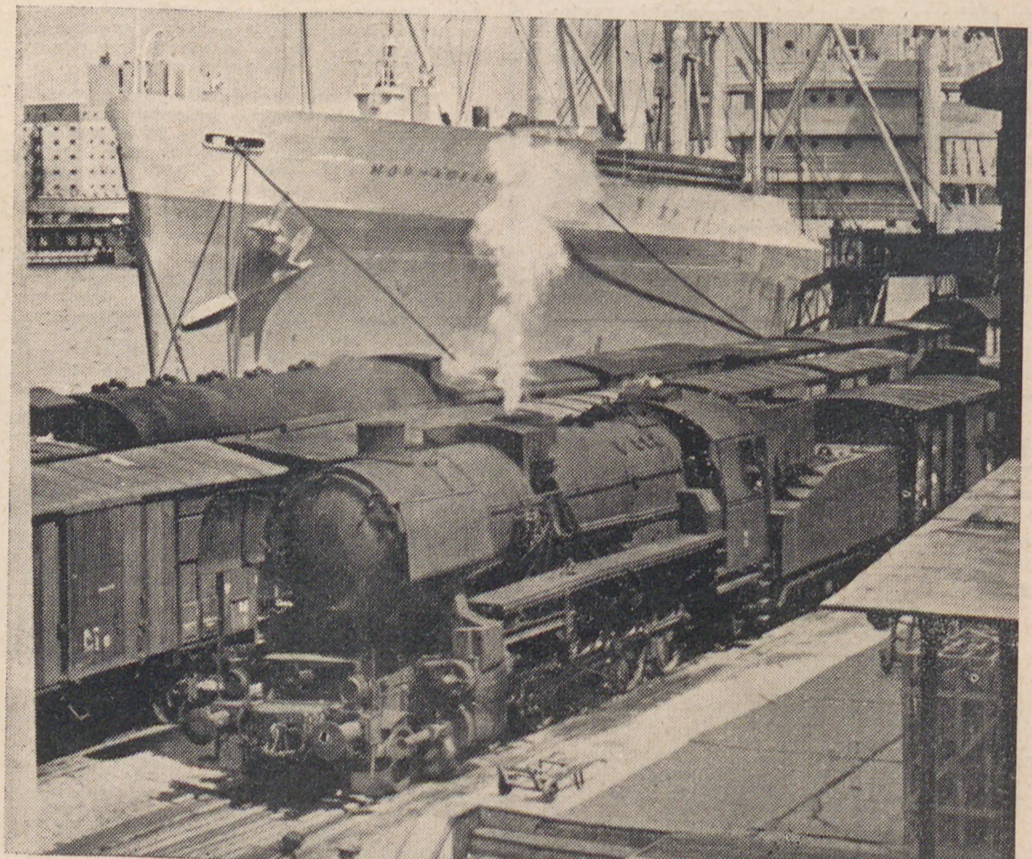
Kosztem 1,2 miliarda złotych B.O.P. powiększył ilość czynnych urządzeń przeładunkowych do 35% pierwotnego stanu. Znaczna przestrzeń magazynowa i nowoodbudowane nabrzeża pozwoliły na uzyskanie w 1946 roku przeładunku 7,75 miliona ton towarów, eksport w tym czasie wyrażał się cyfrą prawie 5 000 000 ton (w tym ponad 3,6 miliona ton węgla). Ładunki te zostały przewiezione na prawie 4 500 statkach.

Z ważniejszych wydarzeń roku 1946 zanotować należy uruchomienie regularnej linii Gdynia — Trelleborg, oraz wznowienie regularnych połączeń z szeregiem portów europejskich. Pierwsze jednostki Polskiej Marynarki Handlowej rozpoczęły w tym okresie normalną służbę pod polską banderą.

Początek roku 1947 był dla portów naszych ciężką próbą. Trudne do przebycia lody, spowodowane silnymi mrozami, zamknęły dostęp do naszych portów na przeszło trzymiesięczny okres. Jedynie pomoc silnych lodołamaczy z potężnym radzieckim „Jermakiem" na czele, pozwoliła na przerwanie grubych warstw lodu. Pomimo opóźnionego terminu otwarcia portów dla żeglugi, uzyskane wyniki należy określić jako bardzo korzystne.

Powrót całej polskiej floty handlowej do portów macierzystych zmienił wyraźnie oblicze ruchu w zespole Gdańsk-Gdynia. W pierwszych dniach maja przedstawiciele rządu z Ministrem Żeglugi Adamem Rapackim na czele powitali w Gdyni nasz największy statek m/s „Batory", który po przebudowie wrócił do regularnej obsługi przedwojennego szlaku Gdynia — Kopenhaga — Southampton — Nowy Jork. Pod banderą polską wznowiona została regularna komunikacja z Ameryką Południową, a m/s „Sobieski" skierowany został na Morze Śródziemne dla regularnej obsługi linii: Włochy — Nowy Jork.

Gdańsk i Gdynia stają się portami tranzytowymi dla wyrobów pochodzących z Czechosłowacji i innych krajów demokracji ludowej. Wachlarz przeładunkowych towarów osiąga prawie już przedwojenną rozpiętość. W strefie wolnocłowej portu gdyńskiego wyładowuje się coraz więcej bawełny i surowców włókienniczych. Wznowienie arbitrażu bawełny i uruchomienie portowych zakładów tłuszczowych „Union" w Gdyni i „Amada" w Gdańsku są ważnymi etapami w odbudowie portów. Wyremontowane elewatory zbożowe również wznawiają swą pracę.



Pomimo znacznych trudności, w pierwszych miesiącach 1947 r. zdołano przeładować 9,7 milionów ton towarów. Eksport wynosił już 6,89 milionów ton z tego na węgiel przypadało 5,27 milionów ton.

Odbudowa urządzeń portowych robi tymczasem szybkie postępy. Z końcem roku uruchomionych zostało już 41 urządzeń przeładunkowych, do eksploatacji oddano 22 km nabrzeży i 176 000 m² magazynów pierwszej i drugiej linii. Z dna basenów portowych wydobyto dalsze liczne wraki m. in. motorowca „Warta", statku spacerowego s/s „Barbara" i zbiornikowca „Rysy". Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk - Gdynia przy pomocy wydobytego i odbudowanego taboru zorganizowały pierwszą żeglugę kabotażową na Zatoce Gdańskiej.

Pogłębiająca się we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego gospodarką planowa, stanowiąca podstawowy element ekonomiczny Polski Ludowej przyniosła dla portów szereg ważnych zmian. Systematyczna poprawa warunków pracy robotników portowych i powołanie nowych instytucji wybitnie znormalizowało życie portowe. Zorganizowanie w 1948 roku Robotniczego Przedsiębiorstwa Przeładunkowego „Portorob" stało się ważnym etapem w realizacji zasad gospodarki socjalistycznej w portach. Oddanie prac przeładunkowych pod jednolite kierownictwo „Portorobu" i likwidacja nadmiernej ilości małych przedsiębiorstw usługowych, pozwoliło na zracjonalizowanie i przyśpieszenie prac przeładunkowych. Robotnicy uzyskują z każdym dniem coraz lepsze wyniki, usprawniając pracę przeładunkową i skracając czas jej trwania. Polskie przedsiębiorstwa maklerskie zaczynają odgrywać coraz poważniejszą rolę w kształtowaniu rynku frachtowego, zapewniając naszej gospodarce narodowej znaczne oszczędności dewizowe.

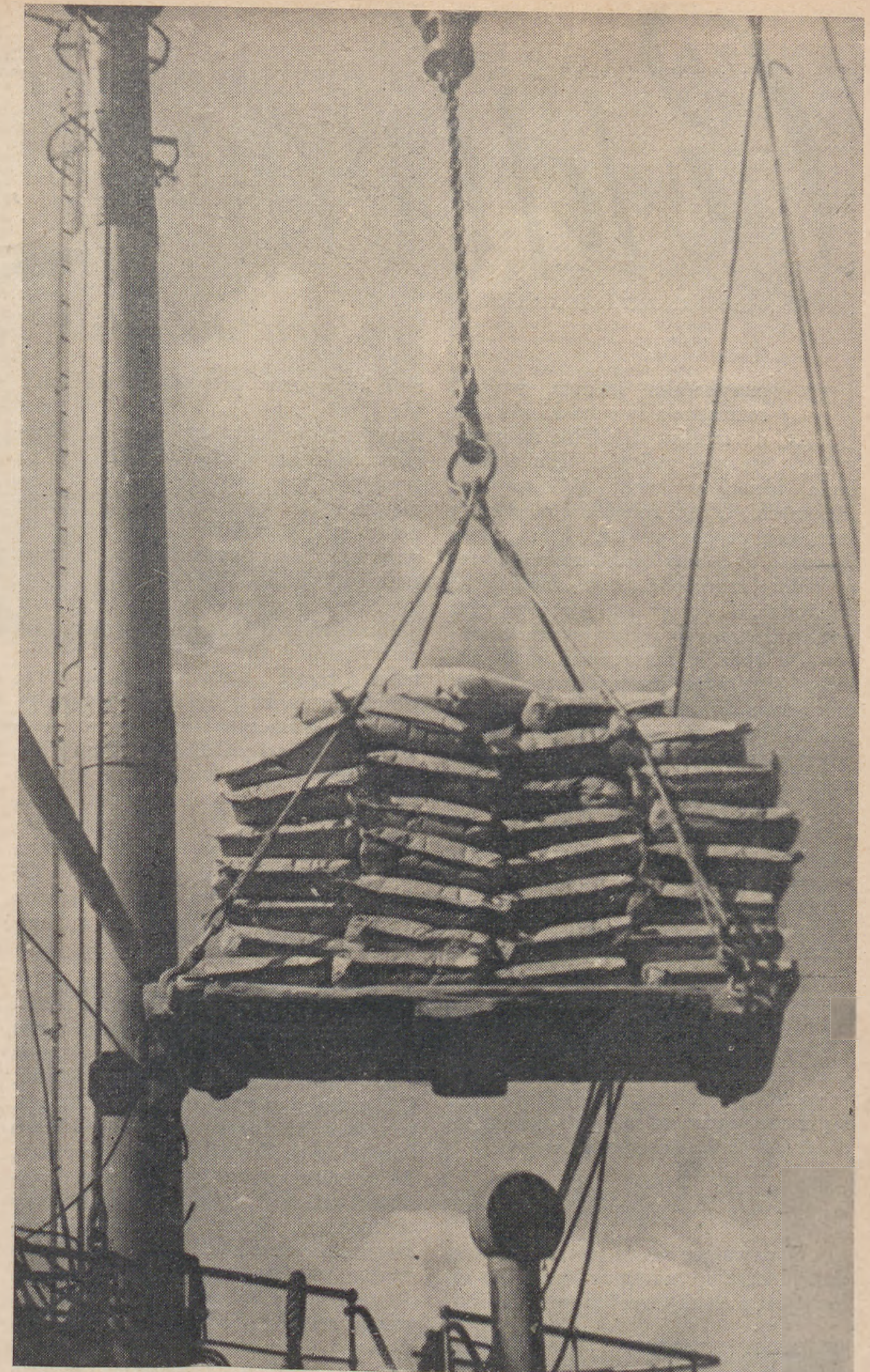
Powiększenie naszej floty handlowej przez uzyskanie dalszych jednostek z reparacji wojennych oraz budowa nowych statków na stoczniach krajowych i zagranicznych pozwoliło GAL'owi na uruchomienie dalszych linii pod polską banderą. To z kolei wzmogło znaczenie naszej floty na międzynarodowym rynku żeglugowym, co w konsekwencji przyniosło fakt uznania portów Gdańsk - Gdynia za porty bazowe, dla których obliczane są niższe stawki frachtowe.

Atrakcyjność Gdańska - Gdyni wzrasta odtąd z każdym miesiącem. Coraz więcej linii łączy nasze wybrzeże ze wszystkimi portami świata. Pomyślne wyniki żniw i zbiorów pozwoliły nam w roku ubiegłym na wznowienie eksportu zboża i cukru. Na opakowaniach ładowanej w Gdańsku i Gdyni drobnicy coraz częściej pojawiały się nazwy portów Afryki, Indii, Dalekiego Wschodu a nawet i Australii. Kraje sąsiednie, szczególnie Czechosłowacja, doceniając wielką rolę Gdańska i Gdyni kierują coraz więcej towarów tranzytem i organizują własne lub mieszane polsko-czechosłowackie przedsiębiorstwa spedycyjne.

Wyładowanie w Gdyni tysiącznego statku z rudą świadczy wybitnie o ożywieniu pracy naszych portów, które z końcem 1948 roku odzyskały przedwojenną zdolność przeładunkową. Nowe metody pracy zespołowej naszych robotników budzą podziw u starych, znających wszystkie porty świata wilków morskich. Liczne nowe dźwigi pozwoliły na sprawną obsługę ponad 5 600 statków.

W roku ubiegłym zanotowaliśmy pierwsze objawy nie tylko faktycznego, ale i formalnego zrastania się naszych portów Gdańsk - Gdynia w jeden wspólny zespół GD. Nowa forma organizacyjna przyniosła już w pierwszym okresie dużo istotnych korzyści, których wartość pogłębia się coraz bardziej.

U schyłku ub. roku marynarze polscy otrzymali wspaniałą, własną siedzibę — luksusowo urządzony Dom Marynarza w Gdyni, będący wyrazem troski państwa ludowego o dobro załóg, pływających na statkach.



Rok bieżący rozpoczął się znamiennym wydarzeniem przeładunku 25-milionowej tony węgla wyeksportowanej po wojnie przez nasze porty. Dzień 3 stycznia był nie tylko świętem trymerów basenu górniczego w Nowym Porcie, lecz również i symbolem wydajnej pracy wszystkich robotników portowych, tych, którzy odbudowują urządzenia portowe i tych, którzy ustanawiają nowe rekordy przeładunkowe.

W maju mogliśmy zanotować drugie ważne wydarzenie — przeładunek milionowej tony zboża przez elewatory portowe, które dzisiaj pracują sprawniej niż kiedykolwiek.

W codziennej, żmudnej pracy robotnicy portowi zespołu GD ustanawiają i poprawiają swe rekordy przeładunkowe. Praca ich stanowi jeden z ważniejszych czynników wpływających na żywotność portów. Zaoszczędzenie tylko w jednym miesiącu 2000 godzin na przedterminowym odprawieniu statków jest dowodem systematycznego dążenia robotników do tego, aby prace przeładunkowe wykonać sprawniej, szybciej i taniej. Robotnik portowy, który dziś otrzymuje za pracę swoją słuszne i sprawiedliwe wynagrodzenie, dokłada wszelkich starań, aby plan trzyletni oraz zbliżający się plan sześcioletni w portach, szczególnie zaś w zespole GD wykonany został przedterminowo.

Dotychczasowe wyniki uzasadniają przypuszczenie, że rok bieżący przyniesie najwyższe, z dotychczas notowanych, wyniki eksploatacyjne.

Zespół GD nie zatrzyma się jednak na dotychczasowym etapie. Zgodnie z założeniami planu 6-letniego będzie on rozwijał się i rozbudowywał nadal. Stawiamy sobie jako zadanie utrzymanie Gdańska - Gdyni jako czołowego portu na Bałtyku, a drugiego co do wielkości portu na kontynencie europejskim. Ale o tym następnym razem...

KAROL J. WEBER

(fot. K. Komorowski (1), WAF (1)

Cold War

FRANCES MATHUS
PREZES
„RYCERZY KOLUMBA"

Lech Dębicki

Amerykańska „zimna wojna" rozciągnęła swe macki również na morską dziedzinę militarystycznej polityki. Dla wywołania histerii wojennej, Ministerstwo Marynarki USA rozpętało olbrzymią kampanię propagandową, która miała wykazać, że Stany Zjednoczone są bezpośrednio zagrożone przez „inwazję ze wschodu". Nie wahano się przy tym użyć ordynarnych i kłamliwych chwytów, w rodzaju sensacyjnej wiadomości, jakoby radzieckie podwodne okręty ukazywały się u brzegów USA. Kampania ta jednak nie osiągnęła celu. Naród amerykański nie czuje się przez nikogo zagrożony poza „Komitetem do badania działalności antyamerykańskiej". Naród amerykański, z wyjątkiem sfer kapitalistycznych, chce pokoju i wierzy w pokojową politykę ZSRR. Ofiarą histerycznej kampanii padł w końcu sam jej inicjator minister wojny James Forrestal. Jak podają amerykańscy dziennikarze Forrestal tak przejął się kłamstwami własnej propagandy, że dostał manii prześladowczej na tle zagrożenia USA przez armię i flotę ZSRR. Wydawało mu się, że desanty radzieckie lądują na Florydzie, toteż z krzykiem budził się w nocy chcąc skakać z 30 piętra. Oto do czego prowadzi „zimna wojna".

DYREKTOR I. G. FARBENINDUSTRIE MINISTREM WOJNY USA

Wydawałoby się, że po tak smutnym doświadczeniu, następca oszalałego samobójcy powinien zrewidować działalność histerycznej propagandy wojennej. Mr Johnson, który po Forrestalu objął stanowisko ministra wojny USA, takiego wniosku nie wyciągnął i nie mógł go wyciągnąć, po prostu dlatego, że podobnie jak i jego poprzednik, jest ściśle związany z Wall Street, która w rzeczywistości, chociaż zakulisowo, kieruje polityką rządu USA.

Nowy minister wojny Louis Arthur Johnson był ostatnio dyrektorem znanej amerykańskiej firmy lotniczej „Consoliteted Aircraft", a nieco wcześniej sprawował on funkcję dyrektora i doradcy prawnego amerykańskiej filii niemieckiej „I. G. Farbenindustrie". Nowy minister jest więc najściślej związany nie tylko z kapitalistami amerykańskimi, ale i niemieckimi. Wiedząc o tym przestaniemy się dziwić wielu pociągnięciom politycznym amerykańskiego rządu. Osoba nowego ministra wojny odegrała dużą rolę w ostatnich zmianach w Ministerstwie Marynarki USA.

BITWA DWU KONCERNÓW

Wiele szumu robiła swego czasu prasa amerykańska wokół założenia stępki pod superlotniskowiec „USA". Okręt ten o wyporności około 65 tys. ton miał być bazą dla dalekosiężnych bombowców. Z wielką pompą i wrzawą Ministerstwo Marynarki Stanów Zjednoczonych A.P. przystąpiło do budowy tego okrętu, który miał być „chlubą floty amerykańskiej", jak to podawała reakcyjna prasa Stanów Zjednoczonych. I wszystko by było dobrze, ale ministrowi marynarki popsuły humor pewne wydarzenia, które rozegrały się tuż po rozpoczęciu budowy lotniskowca. Okazało się, że to nie interesy państwa, ani nawet nie interesy tej czy innej części sił zbrojnych, ale wyłącznie interesy amerykańskiej finansjery decydują o wszystkich przedsięwzięciach rządu.

Tuż po założeniu stępki pod budowę superlotniskowca, wybuchła ostra walka między ministrem marynarki Sullivanem, a nowym ministrem wojny Johnsonem, a ściślej mówiąc, między przedstawicielami przemysłu stoczniowego i lotniczego. Asygnowanie wielkich sum na budowę superlotniskowca, obciążało poważnie budżet zbrojeń, powodując zmniejszenie zamówień na samoloty, zwłaszcza bombowce typu „B-36", będące monopolem właśnie „Consoliteted Aircraft", której nowy minister wojny był, a zapewne i nadal jest dyrektorem. Z drugiej strony, chodziło też o utrzymanie dominującego znaczenia lotnictwa, które przez budowę wielkich lotniskowców, mogłoby być zagrożone i uzależnione od floty. Amerykańscy potentaci przemysłu lotniczego wystąpili więc zdecydowanie poprzez nowego ministra przeciw kontynuowaniu budowy superlotniskowca „USA". Walka ta wyjawiła zaostrzające się wewnętrzne sprzeczności amerykańskiego kapitalizmu, obnażając całą jego zgniliznę. W walce tej ofiarą padł minister marynarki USA Sullivan, a przemysłowcy stoczniowi, tym razem musieli ulec potężnemu przemysłowi lotniczemu, reprezentowanemu przez nowego ministra wojny. Tak sprawy wyglądają w rzeczywistości, czego najlepszym dowodem jest fakt, że firma „Consoliteted" otrzymała już zamówienia rządowe na sumę 300 mil. dolarów, mając zapewnioną produkcję, aż do roku 1950. Jednocześnie druga fabryka blisko związana z Johnsonem — „Boing", produkująca bombowce odrzutowe typu „B-47" — również otrzymała wielkie zamówienia.

PREZES „RYCERZY KOLUMBA"

Oczywiście, że ta cała walka amerykańskich koncernów, rozgrywała się pod pozorem walki dwóch koncepcji wojen-





— Pierwszorzędnie, Harry! — mówi amerykańska śpiewaczka Lauren Bacall do prezydenta Trumana, pochwalając go za niezły akompaniament do jej piosenki.
— Pierwszorzędnie! — mówi amerykański oficer policji, wyrażając uznanie dla swych podwładnych za „bohaterskie" rozprawienie się ze strajkującymi robotnikami.



Ten młody marynarz z napisem „U. S. Navy" na swetrze, doskonale pamięta Harbor i grozę wojny, w które; brał udział walcząc prawie na wszystkich morzach świata. Zdawało mu się wtedy, że walczy o lepszą przyszłość. Dziś został pozbawiony pracy. Taki sam los spotkał wielu amerykańskich żołnierzy i marynarzy. Mają oni dość wojny. Chcą pracy i pokoju, i coraz ostrzej manifestują przeciw podżegaczom wojennym.

nych, dających przewagę bądź flocie z wieloma superlotniskowcami, bądź też dalekosiężnemu lotnictwu. To maskowanie istotnych sprężyn walki, prowadzone przez wybitnych fachowców wojskowych i publicystów, nie na wiele się zdało, gdyż w końcu nawet prasa amerykańska musiała odsłonić kulisy. Nastąpiło to w chwili ustąpienia Sullivana i mianowania prezesa tzw. „Rycerzy Kolumba", znanej, reakcyjnej organizacji amerykańskich klerykałów — Frances Mathus'a ministrem marynarki USA.

BANKIER I MORSKI IGNORANT

Nowy minister marynarki — jak podaje prasa amerykańska — jest zupełnie laikiem w sprawach morza i marynarki. Ale nie to przecież jest ważne, ważne jest natomiast, że Mathus reprezentuje dobrze interesy trustów lotniczych, a zarazem jest „srogim prześladowcą" wszelkich postępowych ruchów społecznych. Nie darmo był on do niedawna przewodniczącym „Komitetu do walki z socjalizmem i komunizmem". Komitet ten istnieje przy centrali bankierskiej Wall-Street. Prezes „Rycerzy Kolumba", jest obok ministra wojny Johnsona jednym z przywódców prawego skrzydła partii „demokratycznej". Nic dziwnego, że obaj ministrowie tak szybko doszli do porozumienia ze sobą i zgodnie pracują ku chwale, a właściwie ku większym zyskom amerykańskiej finansjery. Nowy minister marynarki położył szczególny nacisk na udzielanie większej uwagi lotnictwu, a ponieważ sam nie zna się absolutnie na sprawach morskich, każe więc takim fachowcom jak np. admirałowi Spaatzowi, opracować nową teorię, podnoszącą wagę lotnictwa w walkach lądowych i morskich.

Poszkodowane koncerny stoczniowe oczywiście nie są zbytnio zrozpaczone swą klęską, gdyż stratę tę zdołają przy pomocy rządu USA pokryć z nadwyżką. Że tak się naprawdę stało, świadczy fakt pobytu delegacji admiralicji tureckiej w Waszyngtonie, podczas którego podpisano umowę o dostawie wielu nowych okrętów flocie tureckiej. Już do chwili obecnej stocznie amerykańskie dostarczyły kilka okrętów Turcji, zarabiając poważne sumy. Znajdująca się w więzach amerykańskiego kapitału Turcja, zmuszona jest płacić każdą cenę i to w pożyczonych za dużym procentem dolarach.

Superlotniskowiec „USA" leży gdzieś na doku, bez bliższych widoków na rychłe wykończenie, a pieniądze przeznaczone na ten cel wpływają nieprzerwaną strugą do kieszeni panów z „Consoliteted". Fakt ten daje wiele do myślenia nawet przeciętnemu Amerykaninowi, któremu tyle mówiono o potężnym okręcie, noszącym imponującą nazwę „USA".

Widzi on coraz jaśniej, jak interesy Wall-Street są promotorem wszelkich poczynań amerykańskiego rządu i wszelkich teorii wojennych. Bo jakkolwiek nastąpiła zmiana na stanowisku ministrów wojny i marynarki, jakkolwiek jedna z gałęzi przemysłu poniosła klęskę, to jednak zasadniczo nic się nie zmieniło. Interes bankierów jest nadal naczelnym przykazaniem, a nowi ministrowie, podobnie jak starzy, działają w myśl tego przykazania i pozostają na swych stanowiskach dopóki są wygodni, lub dopóki nie dojdzie do następnego kryzysu wewnętrznych sprzeczności w amerykańskim kapitalizmie. A to już nastąpiło...

LECH DĘBICKI

MARYNARSKA SOLIDARNOŚĆ

Przed czterema miesiącami wybuchł strajk marynarzy kanadyjskich, którego powodem było złamanie warunków umowy zbiorowej przez tamtejszych armatorów. W odpowiedzi na obniżenie stawek płacy i pogorszenie warunków pracy, związek marynarzy kanadyjskich wezwał swych członków do strajku. Strajk ten objął prawie cały świat, a w szczególności te wszystkie porty, do których zawijały kanadyjskie statki. Poza Londynem, największe nasilenie przybrał on w Australii, Nowej Zelandii, Włoszech, Południowej Ameryce i Norwegii. Załogi statków zdecydowanie odmówiły pracy, uniemożliwiając wyładowanie staków, a tym samym i kontynuowanie rejsu.

W samym porcie londyńskim strajkowało około 16 tysięcy robotników portowych. Zdecydowana postawa robotników tak przeraziła labourzystowski rząd, że ogłosił on stan wyjątkowy w porcie i skierował do pracy przy wyładowaniu statków przeszło 10 tysięcy żołnierzy. Wszystkie te brutalne próby likwidacji strajku nie dały żadnych rezultatów.

Wokół strajku zmobilizowana została solidarna akcja nie tylko marynarzy i robotników portowych, ale całej klasy robotniczej na całym świecie. Ze wszystkich stron napływały do marynarzy kanadyjskich i dokerów londyńskich wyrazy solidarności i uznania, oraz pomoc materialna dla strajkujących. Związek zawodowy marynarzy polskich jako jeden z pierwszych w specjalnym telegramie wyraził swą całkowitą solidarność z walką marynarzy kanadyjskich i zapewnił ich o swym pełnym poparciu.

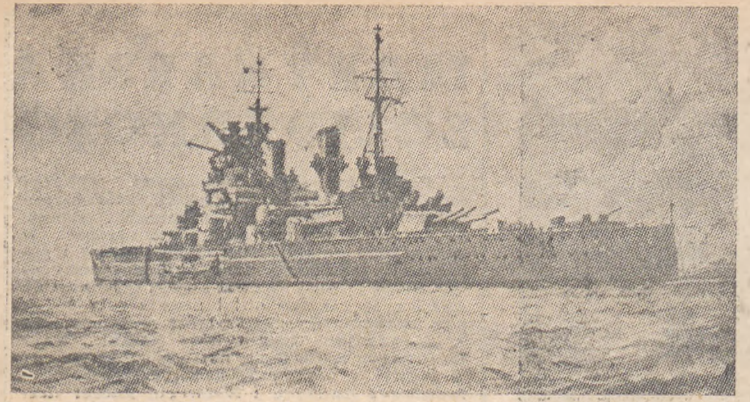
Mimo represji rządowych i rozbijackich nawoływań, strajk londyński nie tylko nie osłabł, lecz wzrastał na sile, czego najlepszym dowodem był fakt uczestniczenia w nim około 7 tysięcy robotników należących do związku transportowców Deakina. Walka marynarzy kanadyjskich i dokerów londyńskich pozwoliła im przejrzeć prawdę, podobnie jak i setkom tysięcy innym, bałamuconym przez rozbijaczy robotnikom. W tym leży doniosła rola kanadyjskiego strajku.

W ogniu walk strajkowych cementuje się też nowa międzynarodowa organizacja marynarzy powołana uchwałą Światowej Federacji Związków Zawodowych, na zjeździe w Mediolanie. Wypadki kanadyjskie i londyńskie potwierdziły słuszność decyzji zjazdu. Powstały na zjeździe związków marynarzy w Marsylii Departament Marynarzy SFZZ już w pierwszych dniach swej działalności okazał wydatną pomoc strajkującym marynarzom i robotnikom portowym. W obradach Departamentu Marynarzy w Marsylii brał także udział przewodniczący kanadyjskiego związku marynarzy Harry Davis. Mimo, że kanadyjski związek marynarzy dotychczas nie należał do SFZZ okazana mu została jak najdalej idąca pomoc.

Potężna solidarna akcja robotników całego świata dla strajku marynarzy kanadyjskich i dokerów londyńskich uwieńczona została zwycięstwem. Pod naciskiem opinii światowego obozu postępu, pod naciskiem mas robotniczych, kapitaliści kanadyjscy i angielscy zostali zmuszeni do przyjęcia warunków, wysuniętych przez strajkujących. Marynarze i robotnicy portowi odnieśli zwycięstwo, które jest dowodem potęgi międzynarodowej solidarności mas robotniczych świata. (j. o.)



Dając wyraz oburzeniu z powodu rządowej akcji lokautu, dokerzy londyńscy wylegli na ulice miasta. „Socjalista" Atlee polecił otoczyć pochód kordonem policji.



Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ (4)

WRÓŻBY JUTLANDZKIEGO WICEADMIRAŁA

W. STYRYJCZYK

Wieczorem, 31 maja 1916 roku, w czasie słynnej bitwy jutlandzkiej, której ofiarą padły trzy brytyjskie krążowniki liniowe: „Indefatigable", „Queen Mary" i „Invincible", viceadmirał Beatty, stwierdziwszy niezwykłą wprost wywrotność brytyjskich jednostek, zwrócił się do dowódcy okrętu flagowego, wypowiadając te znamienne słowa: „Chatfield, wydaje mi się, że coś nie klapuje w tych naszych okrętach. Drogo będziemy musieli zapłacić za to, żeby dowiedzieć się co..."

Przerzućmy się na dzień 10 grudnia 1941 r. do tak zwanej w annałach admiralicji „tragedii pod przylądkiem Kuantan".

W sobotę, dnia 7 grudnia, o tej samej porze, gdy gros floty Mikada podkradało się do Pearl Harbor, dwa olbrzymy brytyjskie: nadpancernik „Prince of Wales" (na zdjęciu) i krążownik liniowy „Repulse" zarzuciły kotwice na redzie Singapore, w pobliżu już od dawna przebywających tu okrętów.

Jednocześnie radiotelegrafista okrętu flagowego kwitował odebranie depeszy, która przynosiła wiadomość, że premier Winston Churchill mianował dowódcą nowosformowanej floty ze stopniem admirała — Sir Toma Philips'a, swego osobistego przyjaciela.

Pojawienie się imponujących jednostek brytyjskich w Singapore wywołało wśród tamtejszych kolonistów wielki entuzjazm, podnosząc ich na duchu, gdyż chińska poczta pantoflowa doniosła właśnie o 16 japońskich krążownikach i lotniskowcach, znajdujących się na akwenie mórz południowych.

Posiadając 35 000 ton wyporności, osiągając szybkość 30 węzłów, dysponując 10 działami 356 mm i potężną artylerią przeciwlotniczą, składającą się z 16—132 milimetrówek, 32—40 milimetrówek i wielkiej ilości ckm-ów, „Prince of Wales" („Książę Walii") łączył w sobie znaczną potęgę ognia i gruntownie wystudiowaną żywotność, jak twierdzili autorzy projektu budowy. Rzeczywiście — 14 000 ton jego pojemności poświęconych zostały na pancerz i opancerzony pokład.

Krążownik liniowy „Repulse" („Odpór") wypierał 32 000 ton, posiadał na swym pokładzie 1 500 oficerów i marynarzy, a jego mechanizmy napędowe o sile 112 000 koni pozwalały mu na osiąganie szybkości 30 węzłów.

Nie zdążono jeszcze oprzytomnieć po ciosie w Pearl Harbor, gdy prawie bezpośrednio po nim zaczęły nadchodzić do „niezwyciężonego" Singapore wieści o desantach „prusaków azjatyckich" w Indochinach, w Siamie, a nawet Malajach, tuż na północ od kolonialnej twierdzy.

Na wszystkich tych terenach wyrastają lotniska, jak grzyby po deszczu. Dla kogo? — łamie sobie głowę sztab admirała Toma Philips'a — przecież Japończycy, jak stwierdził wywiad anglosaski, mają kompleks antylotniczy. Nieliczni z nich wyrodzili się, ale nie są zjawiskiem zasługującym na uwagę...

I wtedy, w nocy z 8 na 9 grudnia, rozpoczęła się wyprawa pary olbrzymów marynarki brytyjskiej, wyprawa najbardziej chyba nieprzemyślana, pozbawiona nawet uprzedniego rozpoznania.

Flota w Singapore miała przecież kilka krążowników, które dołączone do „Księcia Walii" i „Odporu", pokaźnie wzmocniłyby ogień przeciwlotniczy. Co myślał admirał Philips nie dowiemy się nigdy. Można przypuszczać, że na jego decyzji zaatakowania konwojów japońskich zaważył moment zapewnienia sobie czynnika zaskoczenia, co w tych okolicach, o ludności wrogo usposobionej do gnębicieli anglosaskich, nie było zadaniem łatwym: każdy ruch śruby okrętowej był pilnie śledzony. Postanowił więc nie brać krążowników, a pozostawić je „na widoku" na redzie singaporskiej, celem zmylenia wywiadu nieprzyjacielskiego.

Nie uwzględnił admirał Philips także kompletnego braku wsparcia swojej eskapady przez lotnictwo lądowe. To było już wyraźną nierozwagą.

Na załączonej mapie akwenu, na którym rozegrała się druzgocąca dla zamierzeń brytyjskich tragedia na Dalekim Wschodzie, cyfry umieszczone na kursie okrętów Philips'a, kolejno wskazują miejsca:

I — pobytu zespołu Philips'a w dniu 9. 12. 1941 r. o godz. 09,30,

II — rozpoznania ich przez japoński okręt podwodny,

III — zasygnalizowania ich przez pojedyńczego lotnika japońskiego,

IV — zwrotu eskadry brytyjskiej, dokonanego w nocy z 9 na 10. 12. 1941 r.,

V — pobytu zespołu 10. 12. 1941 r. o godz. 09,30,

VI — nalotu japońskiego lotnictwa bombardującego, a następnie torpedującego i zgon „Odporu" o godz. 13.29, a „Księcia Walii" o godz. 13.55 po przewróceniu się do góry dnem.

Jak widzimy, po wyjściu z Singapore Philips, prawdopodobnie dla zmylenia czujności obcego wywiadu skierował się początkowo na wschód, aby opisując łuk, podejść do miejsc lądowania desantów od północy, a nie od bardziej strzeżonego południa. Manewr ten nie udał mu się. Następnej nocy Philips był zmuszony zawrócić i zaniechać akcji. Ale nie on jest głównym winowajcą i nie na jego osobistym niepowodzeniu polega tragedia pod Kuantan...

Przy stosunkowo niewielkiej ilości trafień (nie mówmy tu o odmłodzonym staruszku „Odporze"), założony w roku 1937 i wcielony do floty aktywnej w roku 1940, młodzieniec „Książę Walii" — owoc najnowocześniejszych wysiłków i dociekań w budownictwie okrętowym admiralicji, sromotnie przewrócił się i pogrążył w odmętach, żegnając nawodny świat czerwienią swej części podwodnej.

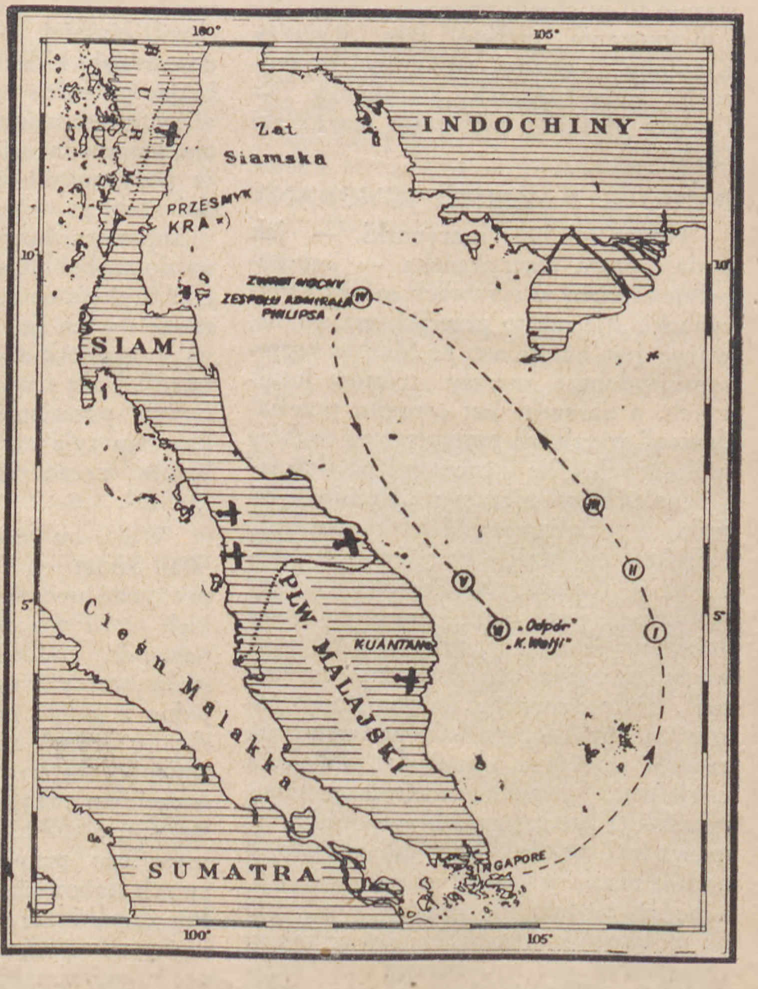
Słusznie powiedział więc w roku 1916 wiceadmirał Beatty: „Drogo będziemy musieli zapłacić za to, aby dowiedzieć się, co nie klapuje w naszych okrętach".

Akademik A. N. Kryłow znalazł na to odpowiedź: „Nie wystarczą przesadnę grodzenie zenz, trzeba zdać sobie sprawę, że przy obecnej sile destrukcyjnej materiałów wybuchowych żaden rurociąg odwadniający nie spełni swego zadania. Trzeba przy rozumnym grodzeniu zabezpieczyć okręt także rurociągiem wtłaczającym i przemyślanym rozmieszczeniem zaworów dennych, aby zadośćuczynić zasadniczym wymogom żywotności okrętów — utrzymania go w położeniu równowagi, regulując rozmieszczenie ciężarów płynnych, które dostają się przez otwory, spowodowane siłą destrukcyjną materiałów wybuchowych..."

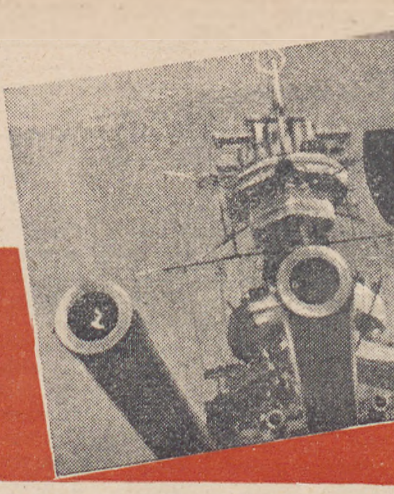
Z drugiej strony nie był to jeszcze ostatni rachunek płacony przez admiralicję brytyjską, zgodnie z zapowiedzią Beatty'ego, dobrego znawcy jej bezwładnego tradycjonalizmu.

Ale o tym innym razem...

W. STYRYJCZYK



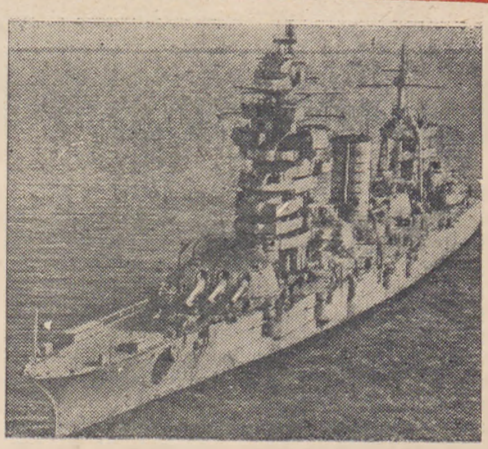
Oto trasa nieprzemyślanej i tragicznej w swych skutkach eskapady zespołu admirała Philipsa u wybrzeża Półwyspu Malajskiego. W najwęższym miejscu tego półwyspu, na pograniczu Burmy i Sjamu, widać słynny przesmyk Kra, którego przekopanie grozi zanikiem brytyjskiej twierdzy Singapore.



Marynarka WOJENNA

KPT. MAR. FRANCISZEK JAN WALICKI

Jeżeli byliście kiedyś — drodzy Czytelnicy — na Wybrzeżu, jeżeli przechadzaliście się po sopockim molo, lub odbyliście wycieczkę „Olimpią" lub „Panną Wodną" na Hel — widzieliście chyba na horyzoncie, a może nawet i z bliska, szare sylwetki naszych okrętów wojennych, trałowców lub ścigaczy. O ile byliście w Gdyni w okresie „Dni Morza" i o ile zawędrowaliście w tym czasie na sam koniec gdyńskiego molo — zauważyliście zapewne smukłą sylwetkę dużego okrętu wojennego, stojącego na gdyńskiej redzie. Była to największa jednostka naszej floty wojennej, duma naszej Marynarki — niszczyciel O.R.P. „Błyskawica". O tym, co to jest „niszczyciel" i co oznaczają litery „O.R.P.", o tym, co nazywamy okrętami i o tym, co to jest w ogóle marynarka wojenna — zapozna Was poniższy artykuł, o ile uzbroicie się w dostateczną cierpliwość i doczytacie go do końca...



Pancernik „Oktiabrskaja Rewolucja"

CO TO JEST „MARYNARKA WOJENNA"?

Marynarka Wojenna jest częścią składową sił zbrojnych, występującą obok wojsk lądowych i lotnictwa, przeznaczoną do prowadzenia walki na morzach i współdziałania w obronie wybrzeża.

Marynarka Wojenna nie jest więc bronią w rodzaju artylerii czy piechoty, ale samodzielną częścią siły zbrojnej państwa, równorzędną wojsku lądowemu, posiadającą swe własne bronie i służby, swój sztab, własne kadry oficerskie, własne zakłady i szkoły.

W skład marynarki wojennej wchodzi flota, lotnictwo morskie i oddziały nadbrzeżne, służące do ochrony baz i portów.

Flota składa się z okrętów, stanowiących istotny i zasadniczy sprzęt marynarki wojennej.

CO OZNACZA SŁOWO „OKRĘT"?

Okrętem nazywamy każdy statek, znajdujący się pod banderą wojenną i dowodzony przez oficera marynarki wojennej. Wszystkie inne statki, należące do Marynarki Wojennej są po prostu statkami marynarki wojennej. Należą do nich wszelkiego rodzaju łodzie motorowe, krypy ropowe, holowniki i tym podobny tabor pomocniczy.

Okręty wchodzące w skład Polskiej Marynarki Wojennej używają skrótu O.R.P., co oznacza — Okręt Rzeczypospolitej Polskiej.

RODZAJE OKRĘTÓW WOJENNYCH

Okręty wojenne, w zależności od wielkości, uzbrojenia i przeznaczenia dzielą się zasadniczo na trzy rodzaje: na okręty bojowe, okręty towarzyszące i okręty pomocnicze. Okręty szkolne mogą być zaliczone do jednego z tych rodzajów.

Każdy rodzaj dzieli się na kategorie, typy i klasy. Do tej samej kategorii zalicza się okręty o jednakowej lub bardzo zbliżonej wyporności i jednakowym, lub bardzo podobnym uzbrojeniu zasadniczym.

Typem okrętu nazywamy grupę, wydzieloną w ramach kategorii, o podobnych cechach konstrukcyjnych i taktycznych. Podział taki uzależniony jest od decyzji, powziętych na międzynarodowych konferencjach, a obowiązujących jako umowy.

Okręty jednej klasy mają tę samą wyporność, takie same uzbrojenie i takie same wyposażenie (pochodzą z tej samej serii).

Wielkość okrętów wojennych określa się ich wypornością, a więc ciężarem wody, wypartej przez zanurzony w niej okręt, wyrażonym w tonach metrycznych. Używanie terminu „pojemność" jest błędem, dotyczy on bowiem pomieszczeń statków handlowych i wyraża się w tonach rejestrowych, objętości po 100 stóp sześciennych (miara angielska).

Uzbrojenie okrętu wojennego określa się ilością i jakością sprzętu bojowego, a przede wszystkim wielkością, czyli kalibrem dział, tj. wewnętrzną średnicą przewodu lufy. Jeżeli się więc pisze „działo 150 mm", znaczy to, że taką właśnie wielkość ma otwór lufy.

OKRĘTY BOJOWE

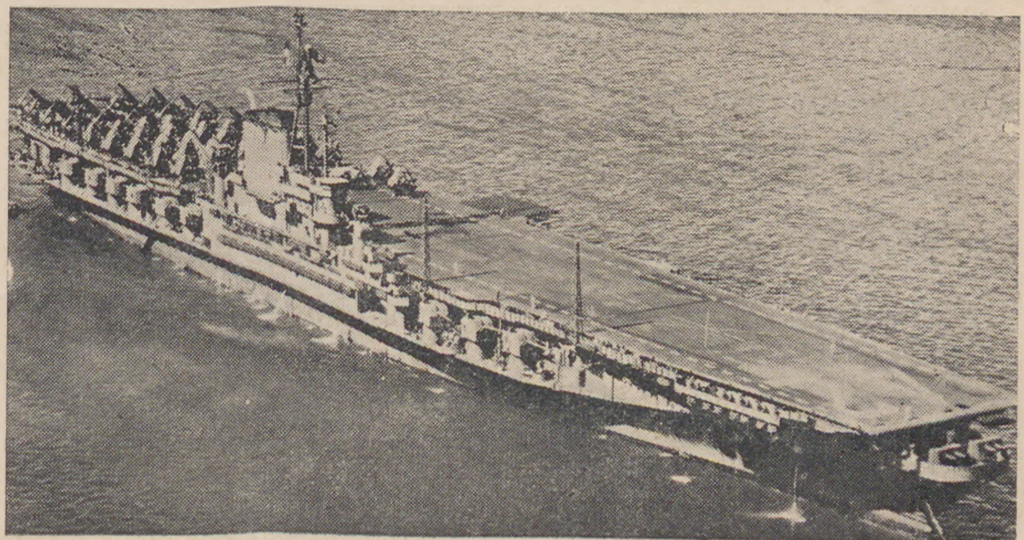
Do okrętów bojowych zalicza się wszystkie zasadnicze kategorie okrętów wojennych, przeznaczonych do ich operacyjnego użycia w walce na morzu. Są to „bronie główne" morskich sił zbrojnych, podobnie jak np. piechota, artyleria, broń pancerna — stanowią bronie główne lądowych sił zbrojnych.

Do jednostek bojowych należą, w głównych zarysach, następujące kategorie okrętów wojennych:

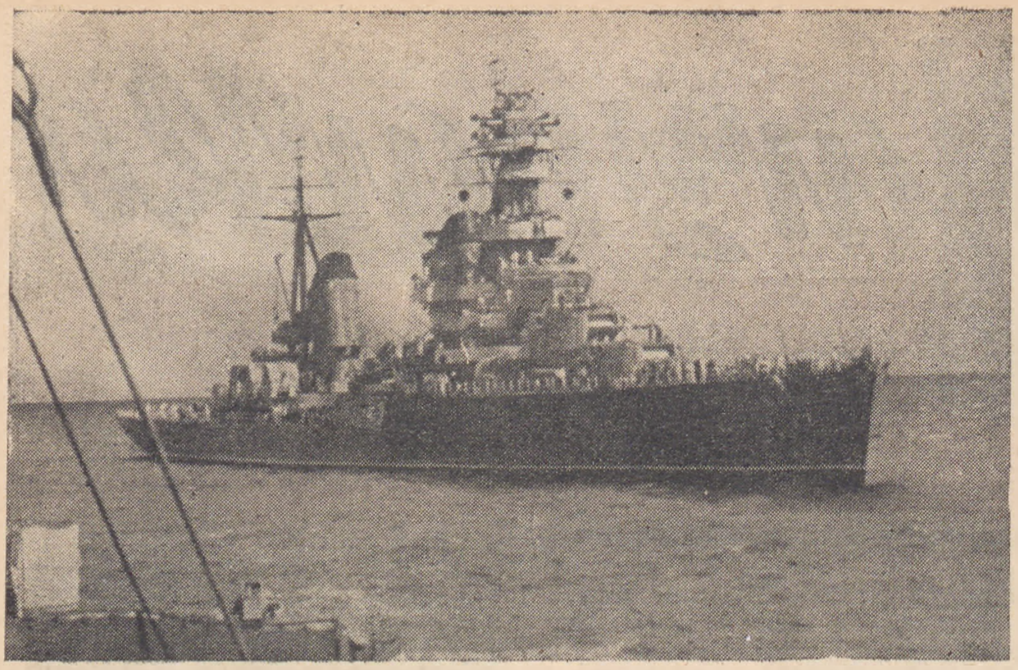
1. Pancerniki (okręty liniowe), 2. Lotniskowce floty, 3. Krążowniki (najcięższe, ciężkie i lekkie), 4. Niszczyciele (kontrtorpedowce), 5. Torpedowce, 6. Okręty podwodne.

1. Pancernikami lub okrętami liniowymi (ros. liniejnyje korabli, skrót powszechnie stosowany „linkory"), nazywamy największe, silnie uzbrojone i opancerzone okręty o wyporności od 20 tys. ton, dysponujące najcięższą artylerią o kalibrze od 305 mm, ewent. wyrzutniami pocisków rakietowych. Pancerniki służą do bezpośredniej walki artyleryjskiej z głównymi siłami nieprzyjaciela, lub do ostrzeliwania portów i instalacji brzegowych.

2. Lotniskowcami floty (ros. awionoscy), nazywamy duże okręty o wyporności od 10 000 ton wzwyż, przeznaczone do



Nowoczesny lotniskowiec floty



Ciężki krążownik radziecki klasy „Kirow" (fot. SIB)

operacji lotniczych na wielkich odległościach od wybrzeży macierzystych, oraz do wspierania lotniczego floty. Górny pokład lotniskowców przystosowany jest do startu i lądowania samolotów na kołach, wnętrze zaś stanowią hangary, warsztaty reparacyjne i inne urządzenia lotnicze. Kaliber artylerii na omawianych jednostkach jest rzecza drugorzędna. Do bezpośredniej obrony własnej posiadają lotniskowce jedynie silne uzbrojenie przeciwlotnicze. Lotniskowce większego typu zabierają 70 do 100 i więcej samolotów, a ich szybkość wynosi nieraz ponad 30 węzłów.

3. **Krążownikami** (ros. krejsera), nazywamy średnie i większe okręty wojenne o wyporności ponad 3 000 ton, słabiej opancerzone i lżej uzbrojone (działa do 280 mm), dysponujące jednak dużą szybkością, przekraczającą w wielu wypadkach 32 węzły.

Krążowniki dzielimy na **najcięższe** (już wymierające), **ciężkie i lekkie**, w zależności albo od tonażu (wyporności), albo też od kalibru posiadanych dział.

Krążowniki najcięższe i ciężkie służą przede wszystkim do walki na liniach komunikacyjnych przeciwnika, oraz ochrony własnych komunikacji morskich, lekkie zaś do celów zwiadowczych, eskortowych itp.

4. **Niszczycielami** (kontrtorpedowcami) — (ros. eskadrionnyje minonoscy, skrót: jesmincy), stanowiącymi obecnie najliczniejszą i najczynniejszą rodzinę okrętów wojennych we wszystkich większych marynarkach świata, nazywamy lekkie okręty o wyporności od 900 do 3 000 ton, nieopancerzone, o średnim i lekkim uzbrojeniu artyleryjskim, składającym się z 4 do 8 armat morskich o kalibrze 105—140 mm, 2 do 6 działek przeciwlotniczych 20—40 mm, pewnej ilości najcięższych karabinów maszynowych 12—20 mm oraz torped i bomb hydrostatycznych (głębinowych), wyrzucanych przeciwko okrętom podwodnym.

Podstawowym elementem walki niszczyciela jest jego wielka szybkość i zwrotność. Moc turbin największych okrętów tej kategorii osiąga cyfrę 80 000 KM. Niszczyciele są najbardziej uniwersalnymi okrętami floty wojennej. Służą one do najrozmaitszych celów: mogą atakować torpedą większe jednostki, walczyć artylerią z mniejszymi, stawiać zasłony dymne, eskortować transporty, patrolować itp.

5. **Torpedowcami** (ros. minonoscy), nazywa się dziś prototypy obecnych niszczycieli, lecz znacznie od nich mniejsze — poniżej 900 ton wyporności — których główne uzbrojenie stanowią torpedy, oraz artyleria małego kalibru.

6. **Okrętami podwodnymi** (ros. podwodnyje łodki, skrót: podłodki), nazywamy okręty, przystosowane zarówno do pływania na wodzie, jak i do zanurzania się i przebywania pod wodą. Okręty podwodne wyposażone są w tym celu w specjalne zbiorniki balastowe (wypełnianie wodą, celem zanurzenia), oraz silniki elektryczne (prócz silników Diesl'a) dla poruszania się pod wodą. Głównym uzbrojeniem okrętów podwodnych są torpedy, a ich uzbrojenie artyleryjskie stanowią lekkie działa i broń przeciwlotnicza.

Wśród okrętów podwodnych rozróżniamy **krążownicze okręty podwodne, podwodne stawiacze min i podwodne okręty przybrzeżne.** Pierwsze posiadają silne uzbrojenie torpedowe i służą w pierwszym rzędzie do wojny korsarskiej przeciwko komunikacjom morskim przeciwnika, a także do ataków przeciwko nieprzyjacielskim jednostkom nawodnym, drugie — do podwodnego stawiania min, trzecie zaś — do patrolowania wód przybrzeżnych.

Doświadczenia ubiegłej wojny wytworzyły szereg specjalnych jednostek podwodnych o ciekawej konstrukcji i miniaturowych rozmiarach (tzw. „liliputy podwodne"), które jednak nie mogą być brane pod uwagę jako jednostki morskie, ponieważ jest to broń jedynie okolicznościowa, zdatna do użytku wyłącznie w poszczególnych, nadających się ku temu wypadkach.

OKRĘTY TOWARZYSZĄCE

Do okrętów towarzyszących zalicza się te kategorie okrętów wojennych, które przeznaczone są do wspierania okrętów bojowych przy wykonywaniu przez nie zadań taktycznych i operacyjnych, jak również do celów specjalnych, związanych z prowadzeniem wojny na morzu, a w szczególności do eskortowania okrętów bojowych, ochrony konwojów, bezpośredniej obrony wybrzeży własnych, stawiania min itp.

Do kategorii większych okrętów towarzyszących należą przede wszystkim lotniskowce eskortowe, a także mniejsze jednostki floty wojennej, służące do wymienionych na wstępie celów.

1. **Lotniskowcami eskortowymi** nazywamy mniejsze rodzaje lotniskowców (poniżej 10 000 ton wyporności), przerobionych przeważnie ze statków handlowych, a przeznaczonych do lotniczego wsparcia okrętów i ochrony konwojów.

2. **Eskortowcami** (okrętami eskortowymi) — nazywamy ogólnie wszystkie okręty, których głównym zadaniem jest eskortowanie okrętów i statków w czasie wojny. Jest to grupa bardzo liczna i różnorodna, złożona z dużej ilości najrozmaitszych typów konstrukcyjnych, których szersze omówienie zajęłoby zbyt wiele miejsca.

3. **Kanonierki** są to nieduże, nieopancerzone okręty, uzbrojone w lekką i średnią artylerię, posiadające niedużą szybkość. Okręty te istnieją raczej na zasadach tradycji i są używane przeważnie do celów szkoleniowych.

4. **Stawiacze min** (ros. minnyje zagrodziciele), są to okręty posiadające odpowiednie pomieszczenia dla większej ilości min i wyposażone w urządzenia do ich stawiania. Przykładem dużego stawiacza min był O.R.P. „Gryf", zatopiony przez Niemców w okresie walk o Wybrzeże 1939 roku.

5. **Trałowcami** (poławiaczami min), (ros. tralszczyki), nazywamy okręty, wyposażone w specjalny sprzęt, zwany trałem, do łowienia min. Trałowce dzielą się na trałowce floty i trałowce przybrzeżne.

6. **Ścigaczami** nazywamy liczną grupę małych i szybkich okrętów, wypierających od 20 do 100 ton (lub nieco więcej), przeznaczonych do różnych celów. W zależności od swej budowy i szczegółów konstrukcyjnych. Rozróżniamy kilka zasadniczych grup ścigaczy, a mianowicie: a) **ścigacze torpedowe**, b) **ścigacze artyleryjskie**, c) **ścigacze okrętów podwodnych**.

W zależności od ich przeznaczenia — uzbrojenie poszczególnych jednostek składa się przeważnie z torped (ścigacze torp.), artylerii (ścigacze art.), oraz bomb i pocisków głębinowych (ścigacze okr. podw.).

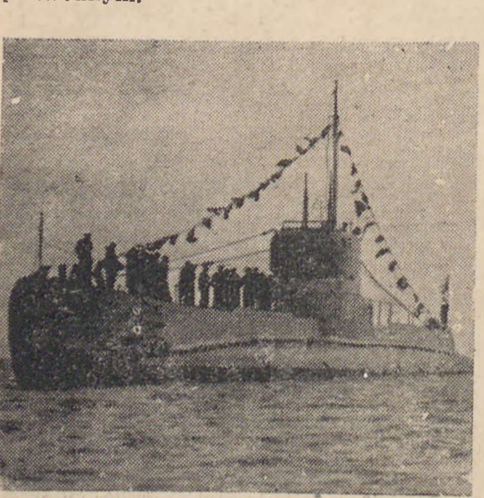
OKRĘTY I STATKI POMOCNICZE

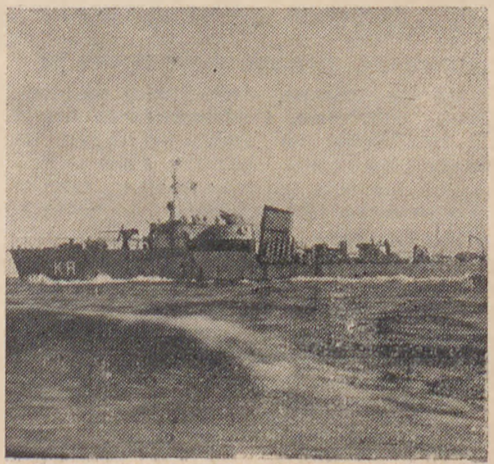
Do okrętów i statków pomocniczych zalicza się wszystkie te okręty i statki marynarki wojennej, bez których okręty bojowe i towarzyszące nie mogłyby skutecznie działać, to znaczy — nie mogłyby wykonywać swych zadań taktycznych i operacyjnych w oderwaniu od baz.

Do kategorii tej należą przede wszystkim wszelkiego rodzaju transportowce wojskowe, pływające warsztaty, bazy macierzyste, okręty hydrograficzne i pomiarowe, holowniki, okręty ratownicze, stawiacze sieci zagrodowych, okręty szpitalne, tankowce itp., oraz **sprzęt desantowy**.

Ale o tym — innym razem.

KPT. MAR. FRANCISZEK **WALICKI**





Z lewej: okręt podwodny, z prawej: trałowiec (fot. WAF)



List do Pragi

Drogi Karlicku!

Twój list z Pragi, który przedwczoraj otrzymałem sprawił mi dużo zadowolenia. Nie sądziłem, że nasza korespondencja, nawiązana dopiero miesiąc temu za pośrednictwem Sviazu Cesko-Slovensko Mladeze i ZMP — tak pomyślnie się rozwinie. Nawiasem mówiąc — z Twoich listów cieszy się także mój młodszy braciszek, rad, że czeskimi znaczkami może uzupełnić swoją kolekcję filatelistyczną.

Bardzo mi odpowiada Twoje szczere zainteresowanie dla spraw morza, w których ja z zamiłowania tkwię po same uszy. Och — o naszych portach i statkach mogę Ci oopowiadać całymi godzinami. Pisząc słowo „naszych" mam na myśli zarówno Ciebie jak i siebie. Całe Wybrzeże, porty, statki — są tak samo polskie jak i Wasze — czechosłowackie. Wspólnie je użytkujemy, wspólne przynoszą nam one korzyści.

Czy znasz legendę o trzech braciach, którzy nazywali się Lech, Czech i Rus? To oni, według podania, byli założycielami trzech sąsiadujących ze sobą słowiańskich państw — Polski, Czech i Rusi. Dziś nasze kraje żyją w przyjaźni — tak jak przystało na braci. Dzielimy się naszymi dobrami, wspieramy w potrzebie. Legendarne rodzeństwo jest tej przyjaźni pięknym i wymownym symbolem. Żeby zaś wiedział o tym cały świat — trzy statki Polskiej Floty Handlowej otrzymały imiona owych braci. Na dalekich szlakach żeglugowych, na obcych wodach i w obcych portach — nazwy tych trzech statków mówią o braterstwie i wspólnocie naszych krajów.

Statek „Lech" — mieliśmy jeszcze przed wojną. Pływał stale do portów angielskich, głównie do Londynu. Jesienią zeszłego roku „Lech" wpadł na minę pozostałą po działaniach wojennych i zatonął. Obecnie wraz z nadejściem lata i pogody — trwają prace, mające na celu wydobycie „Lecha" z wody. Jak stwierdzili nurkowie — nie jest on nawet bardzo uszkodzony. Po gruntownym remoncie „Lech" rozpocznie dalszą służbę pod polską banderą.

Piękny motorowiec „Rus" wykańczany jest na jednej ze stoczni duńskich. Ma on jeszcze w tym roku zejść ze stoczni i rozpocząć pracę. Gdy przybędzie do Gdyni — przyślę Ci jego fotografię i obszernie opiszę.

No, a teraz o statku „Czech", o który się tak dopytujesz w swoim liście. Należy on niewątpliwie do najładniejszych jednostek naszej floty. Harmonię jego linii możesz stwierdzić sam na zdjęciach, które załączam. Jest śnieżnobiały, bardzo dobrze i czysto utrzymany.

Kupiliśmy „Czecha" kilka miesięcy temu, gdyż na skutek awarii „Lecha" zabrakło nam jednostek do obsługi ożywionego i ważnego połączenia z Anglią. Trzeba Ci wiedzieć, że nasz eksport do Anglii to przeważnie żywność.

Do przewozu tego rodzaju ładunków — statki posiadać muszą specjalnie urządzone ładownie, zaopatrzone w instalacje chłodnicze, pozwalające na utrzymywanie niskiej temperatury i uniemożliwiające psucie się towaru. Zaszła zatem potrzeba zakupienia nowego chłodnicowca, który by w zastępstwie „Lecha", a w przyszłości wspólnie z „Lechem", obsługiwał linię Gdynia-Londyn. I tak nabyliśmy „Czecha".

Nazywał się przedtem „California Express". Zbudowano go w roku 1934 w Szwecji dla norweskiego armatora, zajmującego się przewozem bananów do Europy. Jako „bananowiec" pływał „Czech" pod norweską banderą aż do początków bieżącego roku. Po zakupieniu go przez Rząd polski — poddany został odpowiednim przeróbkom, polegającym na dostosowaniu ładowni do przewozu żywności — i prawie niezwłocznie wszedł do eksploatacji.

Do Gdyni zawinął „Czech" po raz pierwszy 5 kwietnia br. Byłem akurat w porcie, gdy dobijał do nabrzeża. Wierz mi — piękny statek! Stałem oczarowany i nie mogłem od niego oderwać oczu.

Wkrótce potem „Czech" wyruszył w swój pierwszy rejs do Londynu i od tego czasu co drugi tydzień można ujrzeć jego białą, rasową sylwetkę na redzie gdyńskiego portu.

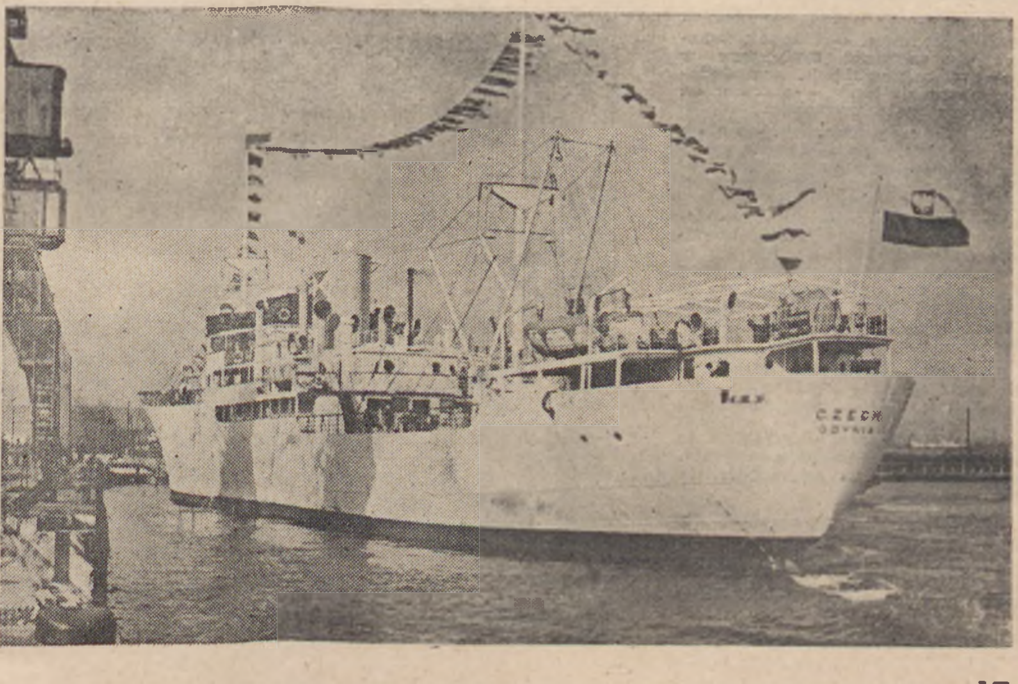
Interesują Cię zapewne dane techniczne, dotyczące „Czecha"... Jest to — mój Drogi — dwuśrubowy motorowiec, posiadający dwa silniki Diesla o mocy 2.300 KM każdy. Pozwala mu to na osiąganie znacznej jak na morskie warunki szybkości 15 — 16 węzłów czyli ponad 30 km. na godz. (Nie wiem jak Ty się orientujesz w terminologii morskiej. Na wszelki wypadek wyjaśniam Ci, że „węzeł" jest to miara szybkości na morzu. Jeden węzeł równa się jednej mili morskiej na godzinę, zaś jedna mila morska ma 1.852 m.). Długość „Czecha" wynosi 107 m., szerokość 6 i pół m. Jeśli chodzi o tonaż, to przedstawia się on następująco: nośność statku wynosi 3.150 ton. Znaczy to, że tyle mniej więcej ton ładunku może „Czech" zabrać w jeden rejs bez obawy o swe bezpieczeństwo. Pojemność wnętrz „Czecha" (czyli jego kubatura) wynosi 3.649 BRT i 2.219 NRT. Tutaj trzeba wyjaśnić, iż pojemność statku mierzona jest w tzw. tonach rejestrowanych (RT) będących jednostkami objętości, a nie wagi i równających się 100 stopom sześciennym każda. Wynika z tego, że 1 RT = 2,83 m^3. Pojemność statku brutto (BRT) oznacza kubaturę wszystkich bez wyjątku jego pomieszczeń, a więc i ładowni i maszynowni i pomieszczeń załogi, składów itp. Pojemność zaś statku netto (NRT) — oznacza wyłącznie kubaturę ładowni i ewentualnych pomieszczeń pasażerskich, a więc jedynie objętość handlowo użytkowej części pomieszczeń.

Nie gniewaj się drogi Karlicku, że wpadłem w taki „profesorski" ton — chciałem Ci jedynie wyjaśnić niektóre trudniejsze pojęcia żeglugowe. Do charakterystyki „Czecha" dorzucę jedynie to, że posiada on luksusowe kabiny dla dwunastu pasażerów.

A teraz najważniejsza sprawa. Słuchaj mój drogi!: Chcę Cię serdecznie zaprosić, byś przyjechał do nas na Wybrzeże. Przyjmiemy Cię tu z wielką radością i pokażemy wszystko, co tylko będzie możliwe. Przede wszystkim zaś — obiecuję Ci to solennie — pójdziemy na „Czecha" i obejrzymy go jak najdokładniej. Potraktuj moje zaproszenie poważnie — i przyjedź. Nie będziesz żałował.

Zatem do zobaczenia nad morzem!
Ściskam Cię serdecznie —

Jurek



U góry: goście czechosłowaccy opuszczają pokład „Czecha" po zwiedzeniu statku w dniu jego przybycia do Polski. Z lewej u dołu: M/s „Czech" w Gdyni (fot. K. Komorowski)

ZACZYNAMY OD A. B. C.



JACHT czy KUTER



Barbara Thoma

Jakże często się zdarza, że grupa młodzieży, a czasem nawet i osób starszych, doszedłszy Skwerem Kościuszki do molo gdyńskiego, na widok sterczących masztów po lewej i prawej stronie molo, wykrzyknie ze zdumieniem: „O! Ile kutrów!" A często też nad brzegiem Basenu Jachtowego, z grupki młodzieży, przyglądającej się jachtowi, którego załoga klaruje do wyjścia w morze, ktoś rzuci pytanie: „A dokąd ten kuter jedzie?"... Nie, nie śmiej się Czytelniku, jeśli należysz do „wtajemniczonych" — nie śmiej się, bo sama to pytanie słyszałam nieraz a w tym ostatnim wypadku, o którym zresztą opowiem Ci szerzej — pytanie takie, przyznam się, zażenowało mnie nieco i jakoś tak trochę „dziwnie" mi było, gdy chłopcom „pod wąsem" tłumaczyłam, dlaczego to nie jest kuter.

— Kutry stoją po drugiej stronie molo, w Basenie Rybackim, a tutaj są jachty — grzecznie odpowiedziałam, chociaż „zagotowała się" we mnie krew jachtsmena, że jacht ktoś sprofanował nazwą „kuter".

Ponieważ była to wycieczka szkolna Kół Ligi Morskiej z głębi kraju, a Klub mój jako Klub Ligi Morskiej gościł ją na swym terenie, nie ofuknęłam jednak śmiałka.

— Co za różnica? — pytał dalej niespeszony chłopiec.

— Hm, różnica zasadnicza: kuter, to łódź rybacka, służąca do łowienia ryb. Są to szerokie, pakowne łodzie, poruszane motorem. Maszt i żagiel mają raczej do pomocy, a jacht żaglowy — jest jednostką sportowo-turystyczną o wąskim, długim kadłubie i wysokim maszcie. Siłą napędową jachtu jest wiatr. Co prawda niektóre mają motory, ale rzadko je używają i raczej w ostateczności w trudnych przejściach przy wejściach do nieznanych portów lub przy sztilu tzn. gdy nie ma wiatru, a załodze zależy na przybyciu do celu w oznaczonym terminie.

Widząc, że grupa chłopców słucha z zainteresowaniem, ugryzłam się w język: złośliwe pouczenie, że „jeżdżą" samochody, wozy, a statki „pływają" lub „idą" — schowałam na inną okazję.

— A czy to tak bezpiecznie? — Przecież tamten — chłopak pokazał ręką na jacht lawirujący w basenie bajdewindem, przechylony mocno na burtę — przecież on się zaraz może wywrócić...

— Nie ma obawy — starałam się uspokoić, widząc, że cała grupka obserwować zaczęła jacht, który tymczasem przechylił się jeszcze bardziej — jachty są specjalnie skonstruowane do walki z wiatrem i falą. Aby osiągnąć możliwie dużą szybkość, buduje się je wąskie i długie, a ponadto, żeby uzyskać tzw. stateczność — do spodu kadłuba umocowuje się balast z ołowiu lub cementu nazywany kilem.

— Tak — to jest niezłe — uspokoił się mój rozmówca — ale jeżeli tak kiedyś wiatr dmuchnie i to drzewo trzaśnie — chłopak wskazał na maszt. — Przecież to takie cienkie i wysokie, a druty, podtrzymujące go są cienkie, że wprost strach.

Tym razem nie mogłam się powstrzymać od uśmiechu.

— To „drzewo" — nosi nazwę „maszt", a druty — popularnie nazywane są „stalówkami". Maszt jest rzeczywiście cienki, tym niemniej jest silniejszy od kawałka drzewa tej samej grubości i długości. Jest on bowiem drążony wewnątrz. I tak jak trudniej jest zgiąć pustą wewnątrz rurę żelazną od tej samej grubości i długości pręta żelaznego — tak samo trudniej jest złamać maszt drążony tym bardziej, że umocowany jest on na dnie statku w kilsonie, w pokładzie, a ponadto podtrzymują go stalówki.

— No dobrze, a żagle nie podrą się?

— Czasem bywa, że nie wytrzymują dłuższego sztormu lub prują się po szwach — ale to jeszcze nie tragedia. Na dalszą podróż zawsze zabiera się zapasowe żagle i wówczas zrzuca się podarte, zakłada inne, a uszkodzone reperuje.

— Ale mimo wszystko zawsze się coś może stać nieprzewidzianego...

— Oczywiście — jachting nie należy do „gwarantowanych" sportów. Zresztą każdy sport ma trochę ryzyka: i przy siatkówce można wybić palec... Aby jednak ryzyko zmniejszyć do minimum, cały jacht jest kontrolowany przed rozpoczęciem sezonu. Jachty mają prawo prowadzić tylko sternicy i kapitanowie, którzy nabyli już doświadczenie na morzu, oraz zdali egzaminy z wiedzy teoretycznej i praktycznej.

— A dlaczego jedne jachty mają żagle jak trójkąty, o, jak te dwa, a tamten za falochronem ma czubek trójkąta obcięty...

— To zależy jaki rodzaj ożaglowania zastosowano na danym jachcie...

— A dużo jest takich rodzajów żagli?

— Nie tak dużo: u nas najczęściej spotykane są trzy rodzaje: gaflowe — jak ten jacht za falochronem, marconiego (inaczej bermudzkie) — żagiel ma kształt trójkąta, oraz rejowe — np. znana wam zapewne z fotografii fregata „Dar Pomorze" jest typowym przykładem rejowca. Najczęściej spotykanym jest ożaglowanie marconiego, jako najprostsze w obsłudze, gaflowe coraz rzadziej się spotyka, — natomiast rejowce po trochu są wycofywane, gdyż mają ten minus, że nie mogą ostro chodzić pod wiatr, a poza tym wymagają dużej ilości osób do obsługi. Są jeszcze ożaglowania typu lugier — używane na małych łodziach rybackich; łacińskie — stosowane tylko na Morzu Śródziemnym, Nilu, u nas nie spotykane oraz rozprzowe — również używane tylko przez rybaków i czasem na łodziach szkoleniowych...

— A dlaczego pani „Dar Pomorza" nazwała fregatą i rejowcem?

— Podałam wam rodzaje żagli jakie spotykamy na jachtach i dlatego „Dar Pomorza" nazywamy rejowcem, bo ma ożaglowanie rejowe. Natomiast zależnie od ilości żagli, ich kształtu, sposobu rozpięcia na masztach, ilości masztów itp. — rozróżniamy różne typy jachtów jak: ket, slup, jol...

— Ojej! Tego to już nie zapamiętamy, tyle nazw — proszę nam po kolei mówić, to my sobie zanotujemy...

— Dobrze. A więc zaczniemy od najmniejszych, a więc: ket — jest to mały jacht o jednym żaglu tylko, zwanym grotem; Slup — na przedzie nosi jeszcze oprócz grota 2 żagle trójkątne tzw. sztaksle. Widzicie np. slup może mieć ożaglowanie gaflowe lub marconiego — jednak zawsze pozostanie slupem, kuter — oprócz żagli takich jak slup ma dodatkowe górne żagle zwane topslami i stensztakslami...

— A ten ostatni jacht nazwała pani kutrem, a jak myśmy, mówili że tu kutry stoją to...

— Ależ oczywiście, że nie mieliście racji. Jest on bowiem jachtem typu kuter, ale nie kutrem.

— A jak się nazywają jachty, gdy mają więcej masztów?

— Z dwumasztowych mamy dwa podobne typy: jol i kecz. Obydwa mają jednakowe ilości żagli: główny żagiel — grot, sztaksle, przy ożaglowaniu gaflowym również topsle oraz z tyłu na drugim maszcie — bezan. W zależności od tego, czy bezan-maszt jest przed sterem, czy za sterem klasyfikujemy jacht: gdy bezan-maszt umieszczony jest przed sterem — to jacht jest typu kecz; jeżeli za sterem z tyłu rufy — jol. Przy tych jachtach muszę zaznaczyć, że bezan-maszt jest niższy od pierwszego grot-masztu. Jeżeli natomiast drugi maszt jest wyższy — to już zmieni się wszystko: będzie on się nazywał grotem, drugi maszt — fok-masztem, i taki typ jachtu nazwiemy szkunerem. Szkuner może poza tym mieć więcej niż dwa maszty. Spotyka się poza tym statki — mówię statki, gdyż są to już jednostki handlowe, niemniej żaglowce — o kilku masztach i mieszanym ożaglowaniu: rejowym, gaflowym i bermudzkim; są to typy: bark, bryk, barkentyna, brygantyna...

— O rety — złapał się za głowę drobny, nerwowy chłopiec o ruchliwych, ciekawskich oczach — przecież my tego nigdy nie zapamiętamy — same nazwy i to takie dziwne...

— A mnie się to zaczyna coraz więcej podobać — odezwał się inny chłopiec — szkoda, że nie mieszkam nad morzem.

— Przecież w głębi kraju są także jachtkluby śródlądowe... — usiłowałam pocieszyć.

— Tak, ale jabym chciał po morzu popływać...

— To także nie jest takie trudne, zwłaszcza jeżeli ktoś naprawdę chce. Główny Urząd Kultury Fizycznej urządza co roku dla żeglarzy i sterników śródlądowych obozy szkoleniowe nad morzem. W tym roku np. obóz taki będzie w Jastarni w miesiącach od lipca do września. Trzeba przez swój klub w kraju zgłosić się wiosną na taki obóz, a potem... w lecie wyjazd... — krzyknęłam już z pokładu, bo kapitan po załatwieniu odprawy szedł w stronę jachtu i z daleka pytał:

— Sklarowane już wszystko?

— Co to znaczy „sklarowane" — pytali nadal chłopcy, wyraźnie zainteresowani moim zaimprowizowanym wykładem.

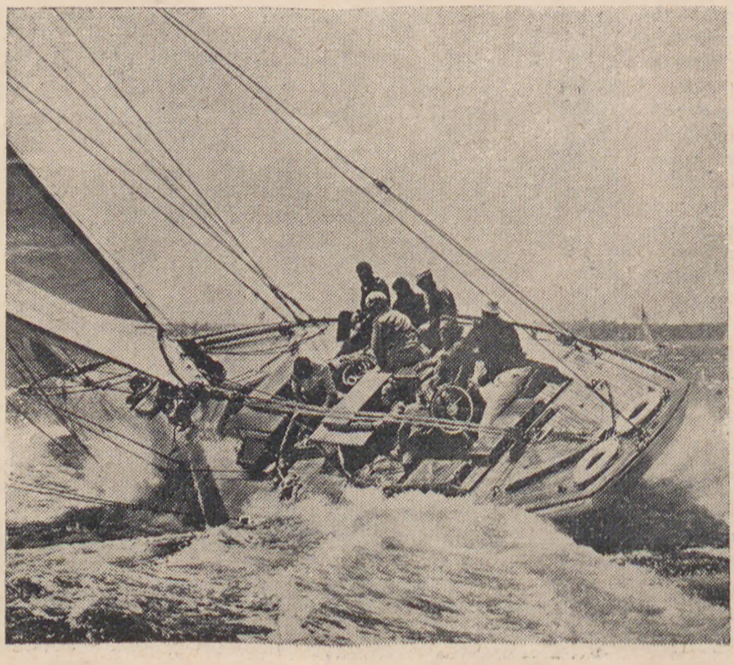
— „Klarować" w tym wypadku znaczy przygotować jacht do wyjścia w morze. Widzicie tutaj nad morzem wszystko jest takie „dziwne", że każdy kawałek drzewa, liny żagla inaczej się nazywa i nazwy takie jak szoty, fały, sztagi, wanty, topsle, sztaksle, dejwud, saling, bukszpryt, knagi i mnóstwo innych — żeglarz musi umieć na „wyrywki". A nawet musi umieć w nocy po omacku każdą część znaleźć i rozpoznać. Macie więc na całą zimę zajęcie, by opanować te obce wyrazy i przyzwyczaić się do ich używania. Wierzcie mi, że każdemu z początku język się kręci. Do zobaczenia więc w przyszłym roku na kursie nad morzem! — rzuciłam, bo kapitan zaczął podawać komendy.

— „Cumę rufową rzuć..."

Poprzez głos kapitana doleciał mnie urywek rozmowy oddalających się chłopców:

— „...Trudno, zakład zakładem, kupujesz kilo truskawek, ja od razu mówiłem, że to nie kutry, bo nie pachniało od nich śledziami."

Może uśmiechniesz się tylko na to Czytelniku, a może akurat i Ty nie znasz jachtingu. — Nie wstydź się, że mimo iż jesteś sportsmenem — nie znasz tego sportu, bo będzie to wstyd fałszywy. Nie Twoja to wina, że jachting jest Ci obcy. Dawniej — sport ludzi zamożnych, ludzi, którzy mieli czas i pieniądze — dzisiaj staje się on dostępnym dla każdego, kto pragnie zdrowego i zasłużonego wypoczynku po pracy.



BARBARA THOMA



MALARIA wróg marynarzy

NAPISAŁ JANUSZ MICHEJDA

Szedłem właśnie któregoś dnia jedną z ulic gdyńskich, gdy nagle na rogu wpadłem w objęcia młodego, wysokiego człowieka, który niezwykle serdecznie zaczął mnie witać. Dopiero po pewnej chwili zorientowałem się, że mam przed sobą Andrzeja. Tak był wychudzony, że trudno go było poznać. Zapytałem go o powód złego wyglądu. Na twarzy Andrzeja pojawił się dziwny uśmiech.

— Wiesz — powiedział po chwili — to dość długa historia, jeśli masz czas, opowiem ci, co działo się ze mną w ciągu ostatnich dwu lat.

Zawsze lubiłem opowieści Andrzeja. Był oficerem jednego ze statków handlowych, pływających ostatnio gdzieś na południu. Dwa lata nie było go w kraju. Tym razem więc z pewnością oczekiwało mnie niezwykle ciekawe opowiadanie.

— Właściwie — powiedział Andrzej — wszystko zaczęło się dosyć głupio. Siedziałem kiedyś wieczorem na tarasie restauracji w Haifie, gwarząc z kolegami o tym i owym. Było całkiem przyjemnie, gdyby nie paskudne komary, które nie dawały nam spokoju. Nazajutrz wypłynęliśmy w morze, biorąc kurs na Aleksandrię. W jakieś dwa tygodnie po owym wieczorze poczułem się dziwnie źle. Jeżeli chorowałeś kiedyś na grypę, to z pewnością pamiętasz nieokreślone bóle głowy i mięśni, oraz złe samopoczucie, poprzedzające właściwą chorobę. U mnie nastąpiło coś podobnego.

Ten paskudny stan, w którym nic mi nie chciało mi się robić, trwał kilka godzin. A potem zaczęło się! Najpierw zrobiło mi się piekielnie zimno, a po kilku godzinach poczułem znów nieznośne gorąco; w końcu zasnąłem. Wszystko to trwało coś z 8 do 10 godzin. Obudziłem się jednak zdrowy.

Wyobraź sobie, w jakiś czas potem przepływamy przez Gibraltar, upał jak w piekle, a mnie znowu zimno. Później gorąco pocę się... i znów zdrowy jestem jak ryba. Za trzecim razem obliczyłem godziny tych ataków: każdy nowy zaczynał się w 48 godzin, licząc od początku poprzedniego. Rozumiesz, co trzy dni. Wtedy nasz bosman Klimkiewicz, znasz go chyba — stary włóczęga, pływa od 45 lat po wszystkich morzach — powiada do mnie: „Poruczniku znam się na tym, to malaria!" Po kilku atakach tak opadłem z sił, że mowy nie było o pełnieniu swoich obowiązków. No i wreszcie, wysadzono mnie na ląd w Rio. Powędrowałem do szpitala. Tam poddano mnie długiej kuracji. Nudziłem się piekielnie. Z nudów zacząłem „studiować" swoją chorobę. W szpitalu spotkałem lekarza Polaka, emigranta z dawnych lat — ten dostarczył mi polskich podręczników. Malarię znam teraz na wylot. Mówię ci, że chyba jestem najlepszym lekarzem wśród marynarzy. Wreszcie wyzdrowiałem, wsiadłem na statek i wróciłem do kraju. Jeszcze jestem chudy i osłabiony, ale teraz szybko się poprawiam i ruszam w morze.

Zapaliliśmy papierosa.

— Teraz możesz być spokojny — powiedziałem — tu przynajmniej nie dostaniesz malarii.

Andrzej uśmiechnął się:

— Od razu widać, że nie znasz się na tym wszystkim! Tu także łatwo można się zarazić malarią.

Przestraszyłem się nie na żarty.

— Posłuchaj — ciągnął Andrzej — wyjawię ci coś niecoś z mojej „malarycznej" wiedzy. Widzisz, opowiedziałem ci dotychczas w grubych zarysach przebieg choroby, zwanej po polsku z i m n i c ą. Zimnicę wywołuje zarazek zwany po łacinie p l a s m o d i u m. Jest on pasożytem, przechodzącym swój cykl rozwojowy we krwi człowieka. Atakuje czerwone krwinki, usadawia się w nich i tam, przechodząc różne fazy rozwojowe, rozmnaża się i w końcu powoduje ich rozpad, a młode, uwolnione z zamknięcia pasożyty, wnikają do nowych, zdrowych krwinek, by znów ulec przeobrażeniom i powtórzyć swe dzieło zniszczenia. Ataki gorączki przypadają na okres rozpadania się czerwonych ciałek krwi i atakowania zdrowych krwinek przez uwolnione pasożyty. Proste — co?

— No dobrze — przytaknąłem — ale skąd u licha, te plasmodia, jak mówisz, biorą się we krwi człowieka?

— Zaczekaj chwilę. Wspomniałem o tym, że plasmodia przechodzą we krwi człowieka j e d e n swój cykl rozwojowy. Do dalszego rozwoju pasożyta potrzebny jest k o m a r. Jeżeli wessie on nieco krwi chorego na zimnicę, wówczas plasmodia, „skorzystają z okazji", by ulec innym cokolwiek przeobrażeniom i wytworzyć znów formy zdolne do zakażania ludzi. A tak to już jest urządzone, że tylko w ciele komara, i to jedynie w jednej z jego odmian, mogą się rozwijać plasmodia. I dlatego tylko komar zwany w i d l i s z k i e m, po łacinie a n o p h e l e s jest roznosicielem malarii.

— Nigdy nie lubiłem komarów — wtrąciłem — ale od dziś, po twoim „wykładzie", do reszty mi obrzydły. Ale posłuchaj — przecież, jak słyszałem, malarię powszechnie leczy się chininą. Czy jest ona wobec tego uleczalna?

— Owszem — odparł Andrzej — ale pod warunkiem, że kuracja będzie bardzo systematycznie i dokładnie przeprowadzona, tak, że pasożyty będą doszczętnie zniszczone. Jeżeli nie poddałbyś się takiemu leczeniu, to za miesiąc, dwa, rok, lub więcej, nowe ataki się powtórzą, bo plasmodia przetrwałyby ciężki dla nich okres leczenia i po pewnym czasie nabrałyby nowych sił żywotnych i nowej zjadliwości. Oprócz chininy, w leczeniu zimnicy stosujemy dziś jeszcze atebrynę i plasmochinę. Atebryną można stosunkowo łatwo wyleczyć zimnicę, tym łatwiej, im wcześniej chory podda się leczeniu. To samo zresztą dotyczy i chininy. W późnych stadiach stosuje się plasmochinę.

— Więc twierdzisz, że przez ukąszenie komara, jak mu tam — widliszka, można dostać malarii! Domyślam się w takim razie, że przy wessaniu krwi przez komara musi on wstrzyknąć zarazki do krwi swego żywiciela.

— Istotnie. Plasmodia po licznych przeobrażeniach w ciele komara gromadzą się w jego gruczołach i czekają na „okazję", by razem ze śliną komara, wstrzykniętą pod skórę człowieka w czasie ssania krwi, dostać się do organizmu ludzkiego i zaatakować krwinki.

— Więc drobne ukąszenie komara może się stać wydarzeniem, które może mieć bardzo poważne następstwa?

— Tak, te drobne ukąszenia mogą zadecydować o zdrowiu nie tylko jednego człowieka, ale pomnożone wielokrotnie decydowały już o życiu ludności całych krajów. W średniowieczu, a nawet w znacznie późniejszych okresach, komar wyludniał dziesiątki wsi i miast. Nie zezwalał ludzom na mieszkanie w pewnych okolicach, dyktował niejako warunki, które ludzkość musiała przyjąć. Wiesz już zapewne, gdzie leży straszliwa potęga tego owada, który może drażni nas swym bzykaniem, ale którego poważnie się nie traktuje! Otóż komar jest rozsadnikiem malarii — choroby długiej i ciężkiej, która wprawdzie nie musi skończyć się śmiertelnie, ale która w czasie swego przebiegu wyniszcza i osłabia organizm, pozbawia go jego sił żywotnych, naraża na ciężkie schorzenia z przygodnych zakażeń, z którymi zdrowy organizm łatwo dałby sobie radę, chorobę wreszcie, która z pełnowartościowego obywatela czyni po pewnym czasie inwalidę, zdanego na pomoc społeczeństwa. Jeżeli zaś stanie się ona nagminną, to społeczeństwo, które nie potrafi jej zwalczyć, skazane jest na zagładę.

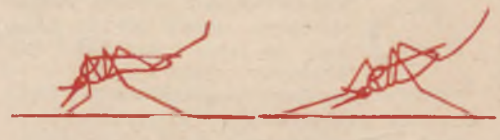
— W takim razie walka z malarią powinna być prowadzona z całą stanowczością.

— Oczywiście. Dodałbym nawet, że nie powinna ona ograniczać się do leczenia już zagrożonych malarią, lecz przede wszystkim należy tępić głównego roznosiciela choroby — widliszka!

— Ba, ale jak rozróżnić widliszka od zwykłego komara?

— To bardzo proste, musisz przypatrzeć mu się, jak „siedzi" na ścianie.

Tu Andrzej na kartce papieru wyrwanej z notesu naszkicował dwa „siedzące" komary —



ZWYKŁY WIDLISZEK

— Dzięki temu, że umiemy je rozróżniać — ciągnął dalej Andrzej — poznaliśmy dokładnie obyczaje widliszka. Żyje on w wielu częściach świata. Spotkać go można prawie w całej Europie, od Morza Śródziemnego, aż po Bałtyk. Niemal cała Azja jest terenem jego działalności. Strzec się go należy na Formozie i Filipinach, na Archipelagu Malajskim i na wybrzeżach Australii.

Widliszek lubi specjalnie tereny podmokłe. Jego larwy rozwijają się w każdej wodzie stojącej. I choć nie jest specjalnie wybredny, bo leżąca na ziemi stara puszka od konserw, napełniona wodą deszczową może mieścić w sobie hodowlę komarów, szukać go jednak przede wszystkim będziemy wszędzie tam, gdzie są bagna, moczary, stawy, jeziora. Dlatego do niedawna nieosuszone Żuławy Gdańskie były groźbą dla całej ludności naszych przymorskich miast z Gdynią i Gdańskiem na czele, a zatem...

— Dość! — krzyknąłem, gdy Andrzej przerwał, by zaczerpnąć tchu. Za dużo na raz! Wiem już wszystko o tym przeklętym widliszku! Jak właściwie ja osobiście mam chronić się przed malarią?

— Ty możesz się nie bać. Możesz jednak powiedzieć swym znajomym, wyruszającym w okolice malaryczne, by chronili swe ciała ubraniem przed możliwością ukąszenia, zwłaszcza wieczorem, gdy komary wyruszają na żer. Można to robić nosząc ubrania z długimi rękawami oraz długie spodnie. A jeżeli ci, twoi znajomi będą się kładli spać, to już koniecznie muszą swoje łóżko zaopatrzyć w moskitierę, by widliszek nie mógł dostąpić do śpiącego. To wszystko!

— Słuchaj — dodał po chwili Andrzej — słyszałem, że pisujesz coś tam, od czasu do czasu. Może byś tak opisał coś z tego, co ci mówiłem. Tylu naszych marynarzy, pływając po świecie, a nawet tu w Polsce, jest narażonych na tę chorobę. Ale — machnął z rezygnacją ręką — i tak nic pewnie nie zapamiętałeś.

Zapamiętałem. Opisałem!

J A N U S Z M I C H E J D A

pod osłoną NOCY

napisał SZEN-TS'UNG-UEN

Pierwszego sierpnia 1927 roku przodujące siły narodu chińskiego pod przewodnictwem Komunistycznej Partii Chin, dokonały w stolicy prowincji Kiangsi—Nanczangu, zbrojnego powstania, aby zmiażdżyć kontrrewolucję, na której czele stał Czang-Kai-Szek. Dzień ten jest dniem narodzin Czerwonej Armii robotników i chłopów chińskich — Ludowej Armii Wyzwoleńczej. W tym samym dniu faktycznie narodziły się nowe Chiny Ludowo-Demokratyczne. Dziś, gdy nacjonalistyczna armia Czang-Kai-Szeka rozpada się pod druzgocącymi ciosami Chińskiej Armii Ludowej, dla każdego staje się jasne, że chwila całkowitego wyzwolenia Chin z każdym dniem staje się coraz bliższa. Zamieszczone poniżej opowiadanie, pióra znakomitego pisarza chińskiego Szen-Ts'ung- Uena, przedstawia fragment walk, które toczy dziś naród chiński i jego armia, wykuwając dla swego kraju jaśniejszą i szczęśliwszą przyszłość.

Bambusowa tratwa, zręcznie kierowana przez dwóch ludzi, spokojnie sunęła z prądem. Niepostrzeżenie minęła patrole, krążące po rzece i już tylko trzy kilometry drogi dzieliły ją od miejsca przeznaczenia, gdy nagle najechała na mieliznę wśród przybrzeżnego sitowia i stanęła w miejscu.

Lu I, oficer oddziału łączności wojsk partyzanckich, surowo spojrzał na swego młodszego towarzysza:

— Co się stało? Czyś ty oszalał? Czy wiesz, że jeżeli utkniemy tutaj, to wkrótce nas znajdą i podziurawią kulami jak sito...

Chłopiec, który dotychczas leżał skulony, wstał powoli i bez słowa przeszedł na drugi koniec tratwy. W bladym świetle, migocącym na ciemnej powierzchni wody, widać było na tratwie sylwetki dwóch ludzi.

— No cóż, wpadliśmy na mieliznę. Pewnie musieliśmy o coś zaczepić. — Głos bardzo młodego chłopca, próbował wytłumaczyć zaszły fakt. Chłopak podszedł do swego towarzysza i opierając się na trzymanym w ręce wiośle usiłował bambusową tyczką zepchnąć tratwę z mielizny. Znajdowali się na zakręcie rzeki, gdzie było bardzo płytko, ale szmer wody wskazywał, że prąd w tym miejscu był jednak szybki i tylko jakaś podwodna przeszkoda mogła była spowodować unieruchomienie tratwy.

Zaczynali już tracić cierpliwość, Lu I ponownie wybuchnął: Mamy jeszcze trzy kilometry drogi! To jest najniebezpieczniejszy odcinek! Lada chwila mogą się pojawić patrole nieprzyjacielskie, a wtedy...

Chłopiec zdawał się nie odczuwać ani strachu, ani zmartwienia. W milczeniu odwiązał od pasa pistolet automatyczny i ładownicę, zawinął nogawki i lekko zsunął się do wody. Znalazł oparcie dla stóp i pochyliwszy się pchnął tratwę obydwiema rękami. Bambusy zatrzeszczały przeciągle, ale tratwa nie poruszyła się, jakby powstrzymywana niewidzialnymi rękami.

— Uważaj — mruknął Lu I. Wiem, że jesteś silny, ale uważaj. Lepiej rozbierz się i zbadaj, co jest pod tratwą. Tam chyba muszą być duchy, czy co...

— Tak — zachichotał chłopiec — na pewno duchy. Ale spróbuję.

Zaczął się powoli posuwać, wyciągając ręce przed siebie. Woda sięgała mu już do podbródka, który łaskotała drobnymi, marszczącymi się falami. Namacał sznury, łączące poszczególne części tratwy, i po chwili uderzył palcami o coś twardego i okrągłego. Wyczuł, że to był kamień młyński, zaplątany w sznury i jakąś odzież. Wyciągnął ręce jeszcze trochę dalej, aż zetknął się z chłodem ludzkich zwłok.

— Ciało! — zawołał przestraszony a jednocześnie zadowolony, gdyż nareszcie wiedział, co powstrzymuje tratwę. — Ciało! — powtórzył — coś podobnego!

— Więc usuń je — rozkazał Lu I, coraz bardziej zniecierpliwiony, gdyż dosłyszał już dochodzące skądś pierwsze pianie kogutów.

Chłopiec ciągle brodził dookoła tratwy, starając się ją uwolnić. Lu I podał mu swój nóż mówiąc:

— Poprzecinaj liny, a jeżeli ten diabeł nie będzie chciał puścić, to utnij mu ręce.

Spod powierzchni wody doszedł przytłumiony odgłos przecinającego coś noża i tratwa poruszyła się nieznacznie. W chwilę potem chłopiec przeszedł ku rufie i popchnął ją z całej siły. Obracała się koło jednego punktu, ale nie można jej było ruszyć naprzód. Posługiwanie się nożem pod wodą było bardzo trudne i prawdopodobnie w końcu należałoby rozebrać tratwę na części i później związać na nowo. Ale na to nie było czasu... Ponadto nieco dalej musieliby przepłynąć pod mostem pontonowym, opanowanym przez nieprzyjaciela. Lu I stracił do reszty cierpliwość i przeklinał chłopca za jego lekkomyślność, grożąc mu jednocześnie, że złoży raport o jego niedbalstwie i braku poczucia odpowiedzialności. Chłopiec zachował jednak niezmącony spokój.

— Wobec tego musimy iść pieszo zamiast tracić czas tutaj na rzece — powiedział rzeczowo. — W przeciwnym razie nie zdążymy przed świtem.

— Czatują na nas wszędzie, wzdłuż doliny i po wzgórzach. Jeżeli pójdziemy lądem, to przed świtem prawdopodobnie obaj zdążymy mieć kamienie młyńskie na szyi.

— Strach nic nie pomoże — odparł chłopiec. — Nie mamy innej drogi.

Jego towarzysz dał się ostatecznie przekonać. Wynieśli na brzeg cały swój rynsztunek i usiedli w trzcinie, naradzając się szeptem, którędy iść. Rzeką płynęli już dwa razy w zupełnych ciemnościach, ale drogi lądowej nie znali. Na niebie nie było widać ani jednej gwiazdy. Obaj mieli latarki elektryczne, ale wiedzieli, że każde światełko ściągnęłoby na nich kule nieprzyjacielskie. Po chwili doszli do wniosku, że lepiej będzie iść nie przez wzgórza, lecz ścieżką wzdłuż rzeki, gdzie zawsze była możliwość znalezienia jakiegoś czółna, pozostawionego u brzegu.

Posuwali się krętą dróżyną, śliską od namułu, wijącą się wsród trzcin i zarośli. W miarę jak szli, coraz silniej czuli jakiś dziwny zapach.

— Uważaj. Tu gdzieś musi być chyba jeszcze jeden trup. Nie potknij się o niego.

— Zapomniałem przeszukać kieszenie tego spod tratwy. To pewnie był ktoś z naszych towarzyszy.

— No, a któż inny?

— Teraz sobie przypomniałem. Raport przesłany przez gońca numer siedemdziesiąt cztery był zaszyty w jego kołnierzu, trzynastka miał go schowany w papierosie, a...

— Wszystko razem bzdury! Nie rozmawiaj! Musimy dobrze uważać, jeżeli nie chcemy, żeby tu przybyły dwa dalsze trupy.

Lu I sądził, że zwłoki muszą być nie dalej niż o kilka metrów od nich i zrobił ruch, jak gdyby chciał na chwilę zaświecić latarkę, ale chłopiec mu przeszkodził. Na rzece słychać było rytmiczny plusk wioseł. Choć znajdowali się niecałe dwa metry od brzegu, sitowie zasłaniało im zupełnie widok. Nadpływająca łódź była jednak niewątpliwie patrolem, mającym zapobiec wykorzystaniu przez partyzantów rzeki jako linii komunikacyjnej.

W tej chwili kilka ptaków wodnych, spłoszonych odgłosem kroków dwóch mężczyzn lub pluskiem wioseł na rzece, poderwało się nagle z hałasem, zatoczyło kilkakrotnie łuk i odleciało ku przeciwnemu brzegowi. Słychać było szepty wioślarzy, podejrzewających zapewne obecność w trzcinach kogoś obcego. Ale mimo to łódź nie rozpoczęła poszukiwań, lecz odpłynęła powoli w stronę drugiego brzegu.

Obaj mężczyźni leżeli na ziemi z bronią zwróconą w kierunku łodzi. Byli zupełnie spokojni, ale gdy usłyszeli, że łódź się oddala, uścisnęli sobie w milczeniu ręce.

Po chwili ruszyli w drogę. Wciąż czuli odór zwłok, które musiały leżeć gdzieś na lewo od nich, w bok od ścieżki. Lu I, pociągnięty nagle za rękaw, jęknął:

— Niech cię diabli wezmą! Czego chcesz?

— Myślę, że to jest towarzysz numer siedemdziesiąt cztery. Pójdę sprawdzić i zaraz wrócę...

Nie czekając na odpowiedź chłopiec pobiegł w stronę, skąd dochodził ciężki, mdlący zapach. Był z powrotem nim upłynęła minuta.

— Tak, to on.

— Czy jesteś pewien, że to on?

— Tak, oderwałem kołnierz jego kurtki. W środku są papiery. Domyślałem się od początku.

— Obaj jesteście lepsi goście!

Poszli dalej w milczeniu. Wkrótce wydostali się z zarośli, ale nowe niebezpieczeństwa czyhały na nich. U stóp pagórka, gdzie się znaleźli, droga rozwidlała się: jedna prowadziła w stronę brodu na rzece, druga wiła się między skałami. Koło brodu widać było światła, widocznie miejsce było dobrze strzeżone.

Popatrzyli na siebie niepewnie, nie wiedząc, która droga będzie mniej niebezpieczna. Ścieżkę, wiodącą ku brodowi, znali jako tako i zdecydowali się ją wybrać, tym bardziej, że w razie potrzeby mogli ostatecznie wypłynąć na rzekę.

Poszli ku brzegowi. Chłopiec spostrzegł, że płonące tam ognisko przygasa i że prawdopodobnie nikogo przy nim nie ma.

— Uważaj — powstrzymał go Lu I.

— Nie bój się. To pewnie ci, co płynęli łodzią, zostawili ten ogień żebyśmy myśleli, że tu ktoś jest.

Lu I po raz drugi dał się przekonać. Posuwając się ostrożnie minęli ognisko bez przeszkód i dotarli do równej drogi, biegnącej pomiędzy rzeką a skrajem wzgórz. Czuli się teraz beztrosko i zapomnieli o grożącym im poprzednio niebezpieczeństwach, aż do chwili gdy w oddali usłyszeli stuk kopyt. Ponieważ nieprzyjaciel mógł mieć ze sobą psy wytresowane w tropieniu ludzi po nocy, skręcili na ślepo w las na zboczu wzgórza, pomiędzy skały i drzewa. Gdy jadący minęli miejsce, na którym obaj mężczyźni znajdowali się przed chwilą, Lu I oraz jego towarzysz zaczęli schodzić z powrotem ku drodze. I wtedy Lu I skręcił sobie nogę w kostce.

Koguty zapiały ponownie. Musieli się szybko posuwać naprzód, jeżeli chcieli ominąć posterunek przy moście jeszcze przed świtem. Mogli popłynąć rzeką i w tym wypadku z chwilą gdyby się znaleźli za mostem pontonowym, nie więcej niż pół kilometra dzieliłoby ich od strefy bezpieczeństwa. Ale Lu I wiedział, że nie będzie mógł płynąć ma-

jąc skręconą nogę. Mogli pójść przez wzgórza, nie znali jednak drogi, niełatwej do znalezienia nawet w dzień. Wiedzieli przy tym, że gdzieś dalej strome zbocza wzgórz przechodziły w urwiska i że wśród tych bezdroży nieprzyjaciel łatwo mógłby ich pochwycić.

Widząc, że położenie jest beznadziejne, Lu I wybuchnął gniewem:

— Co za przeklęty los! Wiem, że mnie tutaj robaki zjedzą. Następnym razem idąc tą drogą pomyśl o tym, żeby oderwać kołnierz również i od mojej kurtki. Nie mogę szybko iść i nie mogę pływać. Daj mi swoją broń, a sam popłyń z prądem.

— Nie, pójdę z tobą w góry i zginiemy razem, jeżeli będzie trzeba.

— Dlaczego mamy razem ginąć, mały diable? Zrób tak, jak ci powiedziałem.

Chłopiec milczał. Jego towarzysz powtórzył polecenie.

— Zrobię, jak mówisz — powiedział wreszcie chłopiec zduszonym głosem. Odpiął pas, ale zawahał się zanim wręczył broń towarzyszowi. Zastanawiał się, jak można wspinać się po górach mając jedną nogę skręconą w kostce. Od dawna pracowali razem, razem wykonywali różne niebezpieczne rozkazy i chłopiec nie miał odwagi pozostawić teraz swego towarzysza samego. Lu I zrozumiał to i starał się go pocieszyć:

— Nie martw się o mnie. Mając dwa pistolety zabiję wielu wrogów zanim sam zginę. Wolę chodzić po górach niż płynąć, a twoja droga też nie będzie łatwa. Może będziesz musiał ominąć zapory z drutu kolczastego, ustawione na rzece przed mostem — to byłoby bardzo niebezpieczne. Myślę, że bez trudu znajdę drogę wśród wzgórz, a kiedy się spotkamy, oddam ci twoją broń. Spotkamy się na pewno, chłopcze.

Obaj wiedzieli, że kłamał, ale jego łagodna stanowczość, głęboka przyjaźń, jaka ich łączyła, oraz dyscyplina panująca w oddziałach partyzanckich — wszystko to razem skłoniło chłopca do usłuchania polecenia bez dalszych sprzeciwów.

Zanurzając się w chłodnej, spokojnie szemrzącej wodzie, wydał głos naśladujący krzyk wodnego ptactwa, aby zaznaczyć, że już płynie, a Lu I w miejsce, gdzie chłopiec skoczył do wody, rzucił kamyk — i to było ich pożegnanie.

Nie oszczędzając swych młodych sił chłopiec ostrożnie płynął z prądem. Zobaczył ognie, płonące przy obu końcach mostu i rzucające na wodę fantastyczne cienie. Most był zrobiony z czółen i łodzi rybackich, połączonych żelaznymi klamrami; po obu stronach stały posterunki, a ponadto paru żołnierzy patrolowało sam most. Chłopiec płynął prawie zupełnie zanurzony, trzymając tylko twarz nad powierzchnią wody: liczył na to, że prąd sam przeniesie go bezszelestnie pod mostem. Nagle od strony wzgórz usłyszał ostry gwizd, a w chwilę potem strzały. Wiedział, że miejsce pobytu jego towarzysza zostało odkryte, ale zaskoczyło go to, że jego przyjaciel nie odpowiedział strzałami. Przed samym mostem, oświetlonym przez płonące na brzegu ognie, dał nurka. Nie było żadnych zapór podwodnych, i nieco dalej w dół rzeki wypłynął bez przeszkód na powierzchnię. W tym samym momencie usłyszał dwie kolejne serie strzałów z pistoletu automatycznego, po których wszystko ucichło. Potem trzy strzały karabinowe. Ciszę, jaka po nich nastąpiła, przerwał pojedynczy wystrzał z pistoletu.

Zaraz potem krzyknął ktoś, a blask reflektora przesunął się po moście. Chłopiec dał nurka po raz drugi, a gdy znów wypłynął, mrok nocy zdawał się przytłaczać rzekę i niemal przenikać jego ciało. Jedynym dźwiękiem, jaki słyszał, był nieustający szmer płynącej wody.

W oddali ujrzał ognisko i doznał złudzenia, że czuje bijące od niego ciepło. Popłynął ku ognisku ze wzmożoną energią.

— Hasło?

— Dziewięćdziesiątka, z obu stopami obwiązanymi suknem.

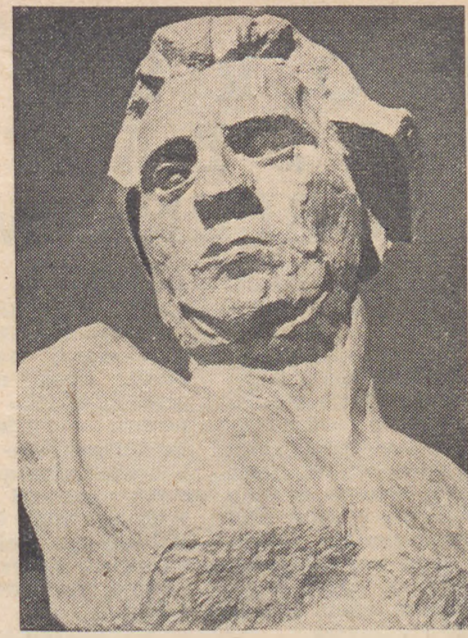
— Dlaczego sam? Gdzie twój towarzysz?

— Zapytaj duchy przodków.

— Zginął?

Nie było odpowiedzi. Słychać było tylko plusk, z jakim człowiek wychodzi z wody.

SZEN - TS'UNG - UEN



FESTIWAL SZTUK PLASTYCZNYCH

W SOPOCIE

Wspaniała plaża, letniskowy charakter miejscowości, liczne imprezy kulturalne organizowane w sezonie letnim, zjazd wczasowiczów ze wszystkich krańców Polski przyczyniły się do określania Sopotu jako letniej stolicy Polski. Cicha praca sopockiego środowiska artystycznego, żywotnego pod względem twórczym i artystycznym pozwoliła na wzbogacenie tego zaszczytnego dla miasta terminu nowym przymiotnikiem i nazwanie Sopotu „letnią artystyczną stolicą Polski".

Podobnie jak w roku ubiegłym, przez okres trzech letnich miesięcy udostępnionych zostało najszerszej publiczności kilkanaście wystaw plastycznych, których w takim zestawieniu i przy takim doborze eksponatów nie można zobaczyć gdzie indziej w Polsce.

W roku bieżącym zestawienie eksponatów jest szczególnie ciekawe i pouczające, poza bowiem częścią artystyczną Festiwal daje widzowi poważną, przekonywującą lekcję społeczno-polityczną, stając się przeglądem wyższości i sukcesów ideologii socjalistycznej również w dziedzinie sztuki. Rozmaitość wystaw, ich kontrastowe niekiedy zestawienie pod względem formalnym, równie kontrastowe zestawienie pod względem historycznym zmusza widza do myślenia. Obok dzieł Karola Larischa, młodego, doskonale zapowiadającego się, lecz przedwcześnie zmarłego malarza, w twórczości którego trudno jednak doszukać się zdecydowanej ideologii społeczno-politycznej i przemawiającej do każdego widza ideologii formalnej, widzieliśmy wyraźne w formie, sugestywne obrazy holenderskich malarzy morza w XVII i XVIII w. i zrozumiałe dla każdego rzeźby Ksawerego Dunikowskiego, znanego ze swych głów wawelskich, śmiałych w treści „kobiet brzemiennych" i głów górników i robotników. Żywa, współczesna sztuka ludowa z różnych wiejskich okolic Polski, samorodna, zadziwiająca częstokroć sztuka malarska podhalańskiego, głuchoniemego włóczęgi Nikifora oraz wielka, obejmująca kilkaset prac ogólnopolska wystawa fotografiki krajoznawczej dopełniały części pierwszej.

Osobny, niezmiernie mocny akcent sopockiego Festiwalu stanowiły dwie wystawy zagraniczne: grafiki meksykańskiej i prac amerykańskiego artysty Williama Samuela Groppera. Te dwie wystawy, reprezentujące dobitnie współczesny, bliski nam kierunek zwany realizmem socjalistycznym, stanowiły doskonałą pod względem ideologicznym lekcję dla naszych twórców, pokazując im, w jakim zakresie malarz może pracą swą propagować swe poglądy społeczne, swe zainteresowanie dla człowieka pracy i swój udział w walce o nowe, lepsze oblicze świata.

Druga, trwająca jeszcze część Festiwalu poświęcona jest współczesnej twórczości polsko - czechosłowackiej. Wystawa ogólnopolska współczesnego malarstwa polskiego, bardzo ciekawe prace współczesnych malarzy czechosłowackich, wystawa fotografiki czechosłowackiej oraz prace współczesnych polskich marynistów — oto działy, które z wszystkich dotychczasowych wystaw wzbudzają najwięcej zainteresowania, wywołują — przez zestawienie z twórczością bratnich artystów Czechosłowacji — najgorętsze dyskusje i oceny, pozwalając w ten sposób zorientować się, w jakim stadium drogi ideologicznej znajduje się nasza sztuka plastyczna.

II Festiwal Sztuk Plastycznych, który w roku bieżącym objął 15 rozmaitych wystaw, jest zdarzeniem niespotykanym w polskim życiu artystycznym tak współczesnym jak i przedwojennym, i — można śmiało zaryzykować — niespotykanym w europejskim życiu artystycznym tak ze względu na swój rozmiar jak i treść.

Tegoroczny Festiwal Sztuk Plastycznych jasno wytyczył kierunek, w jakim potoczyło się letnie życie Sopotu, bardzo już dalekie od gorączkowego gwaru przedwojennej szulerni rozpróżniaczonych bogaczy.

A. MĘCLEWSKI

Na zdjęciu: „Głowa robotnika" — rzeźba prof. Dunikowskiego (Fot. Komorowski).

MORSKA WYSTAWA PROBLEMOWA

Przed Pawilonem Międzynarodowych Targów Gdańskich w Gdyni już od kilku miesięcy panuje ruch. Wszyscy ci, którzy wykorzystują okres urlopów dla zwiedzenia polskiego Wybrzeża, lub też przyjechali do jednego z nadmorskich uzdrowisk, pragną zwiedzić zorganizowaną przez Ligę Morską Problemową Wystawę Morską. Wystawę otwarto w dniu rozpoczęcia tegorocznych „Dni Morza" i mimo że mamy już połowę sierpnia, frekwencja zwiedzających wcale się nie zmniejsza. Wystawa zyskała już sobie dobrą opinię budząc ogólne uznanie zwiedzających.

Każdy wycieczkowicz przybywający nad morze ma możność zapoznania się jedynie z fragmentami pracy portów, lub niektórych przedsiębiorstw morskich. Natomiast wystawa umożliwia mu poznanie całokształtu rozwoju naszej gospodarki morskiej w minionym czteroleciu, zapoznaje go jednocześnie z zasadniczymi problemami i wytycznymi przyszłego rozwoju Polski na morzu.

Już na wstępie należy zaznaczyć, że wystawa opracowana została w sposób jasny, przejrzysty i popularny. Najmniej lub nawet wcale niezaawansowany w zagadnieniach gospodarczo-morskich obywatel zwiedzający wystawę, bez większego wysiłku może poznać wszystkie gałęzie naszej morskiej gospodarki narodowej i z łatwością zorientuje się w jej osiągnięciach. Na niewielkiej przestrzeni, jaką zajmuje wystawa skupiono maksimum tego, co należało pokazać, bez przeciążania zwiedzających nadmiernymi szczegółami. Plansze, fotografie, wykresy, modele wykonane w sposób prosty i pomysłowy, ułatwiają utrwalenie w pamięci ważniejszych momentów i osiągnięć naszej pracy na Wybrzeżu. Wyjątki z przemówień Prezydenta R. P. Bolesława Bieruta, zdobiące sale wystawowe przypominają każdemu, że odzyskanie i rozwój naszego Wybrzeża zawdzięczamy militarnemu zwycięstwu i pomocy gospodarczej Związku Radzieckiego.

Pierwszym zagadnieniem z jakim zapoznajemy się na wystawie, są porty. Obok mizernego skrawka przedwojennego wybrzeża z jednym portem — widzimy nasze obecne 580-kilometrowe wybrzeże z trzema wielkimi portami i szeregiem mniejszych, którymi obecnie władamy. Widzimy ruiny i zgliszcza jakie zastaliśmy po wojnie oraz odbudowę i rozkwit naszych małych i dużych portów na przestrzeni ostatnich 4 lat.

Wspaniały ich rozwój zawdzięczamy zarówno planowej gospodarce jak i ofiarnej i pełnej samozaparcia się pracy robotników i inżynierów, którzy dzięki rozwijającemu się współzawodnictwu biją coraz to nowe rekordy. Wykresy i malowidła pokazują nam, że dzięki współzawodnictwu ilość awarii zmniejszyła się o 45%, przestojów o 50%, zarobki wzrosły w tym czasie natomiast o 98%.

Barwne bandery 27 państw przypominają nam, że porty nasze gościły statki, pochodzące aż z tylu krajów.

Po zapoznaniu się z rozwojem naszego przedsiębiorstwa przeładunkowego „Portorob", oraz osiągnięciami naszych firm maklerskich, które reprezentują już ponad 66 regularnych linii okrętowych, autorzy wystawy przeszli do zilustrowania rozwoju Polskiej Floty Handlowej. Nośność jej wzrasta z każdym dniem. Widzimy tu dużą mapę świata, na której codziennie przesuwane są sylwetki statków polskich. W ten sposób w każdej chwili możemy określić pozycję statku na najodleglejszych nawet morzach.

Pomysłowo opracowany jest dział przemysłu stoczniowego. Wiele uwagi poświęcono samym stoczniowcom, których rekordowe osiągnięcia zyskały sobie rozgłos w całym kraju.

Pełne wymowy są umieszczone w tym dziale obok siebie dwie fotografie; na jednej widzimy wodowanie rudowęglowca „1 Maja", druga — odtwarza fragment z pokojowej manifestacji w Buffalo w Paryżu. Pokojowa gospodarka Polski to wkład w dzieło budowy pokoju światowego.

Wiele uwagi poświęcono rybołówstwu. Ta zaniedbana przed wojną gałęź gospodarki narodowej uzyskała teraz wspaniałe możliwości rozwojowe. Jej dotychczasowe osiągnięcia być może mało znane ogółowi wzbudzają podziw i uznanie zwiedzających.

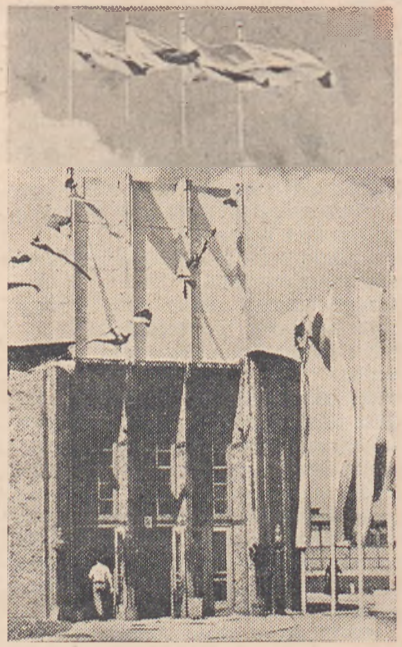
Najważniejszy czynnik, człowiek i jego praca potraktowane zostały bardzo szeroko. Umieszczono wielkie fotografie przodowników pracy — portowców i stoczniowców, a na specjalnych planszach pokazano wyniki współzawodnictwa we wszystkich dziedzinach gospodarki morskiej.

Zwiedzający ma również możliwość zapoznania się z wytycznymi 6-letniego planu gospodarczego na odcinku morskim. W tymże dziale mieści się ciekawa wystawa obrazująca dorobek Ligi Morskiej.

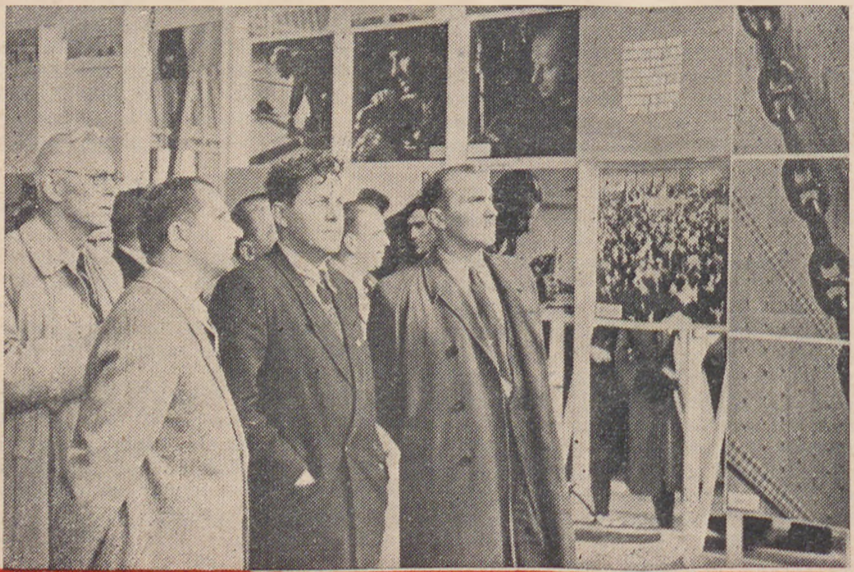
Opuszczamy wystawę w przekonaniu, że zdobyte krwią żołnierza radzieckiego i polskiego Wybrzeże potrafiliśmy zagospodarować, że wizja planu 6-letniego na odcinku morskim, którą pokazali nam autorzy wystawy, z pewnością zostanie zrealizowana i wydajnie podniesie potencjał gospodarczy naszej Ojczyzny. Dlatego z uznaniem należy powitać decyzję Zarządu Głównego Ligi Morskiej przewiezienia tej wystawy do większych miast i ośrodków przemysłowych Polski.

Tym, którzy nie mieli możności udania się na Wybrzeże umożliwi się w ten sposób w przeciągu najbliższych miesięcy zwiedzenie tej wartościowej wystawy.

ROMAN GLAUBERMAN



Główne wejście



Od prawej: Wiceminister Żeglugi Widy-Wirski, Wojewoda Gdański Inż. Zrałek, Wiceprezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej płk. Koral i Prezydent m. Gdyni Zakrzewski. (fot. K. Komorowski)

PRZEGLĄD MORSKI NR 10

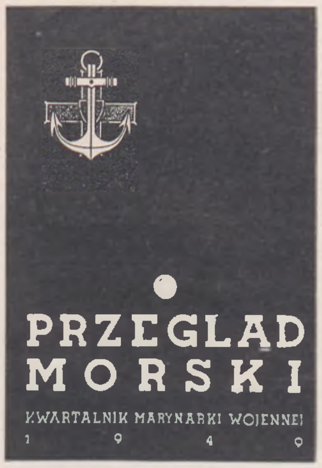
KWARTALNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Ostatni numer „Przeglądu Morskiego", jaki ukazał się na półkach księgarskich w okresie Dni Morza, wydany jest — zgodnie z tradycją — w pięknej szacie graficznej. Numer zawiera szereg wartościowych prac z zakresu publicystyki wojenno-morskiej, którymi winni zainteresować się nie tylko oficerowie Mar. Woj. i ludzie związani z pracą na morzu, lecz także szerokie rzesze czytelników w głębi kraju. „Przegląd Morski" spełnia bowiem rolę nie tylko organu ściśle fachowego, przeznaczonego dla wąskiego grona specjalistów, lecz także doskonałego popularyzatora spraw morskich i wojenno-morskich wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa.

Czołowe miejsce wśród prac zamieszczonych na łamach ostatniego numeru zajmuje niewątpliwie artykuł kmdra J. Urbanowicza o ludowym charakterze Odrodzonej Marynarki Wojennej, jej podstawowych cechach i wytycznych na przyszłość. Aczkolwiek artykuł ten napisany został w związku ze Świętem Morza i V-tą Rocznicą Odrodzenia Polski Ludowej, nie nosi on jednak charakteru artykułu okolicznościowego. Jest to zasadniczy artykuł o charakterze polityczno-wojskowym, obrazujący rolę, znaczenie i cele naszej Odrodzonej Marynarki Wojennej, jako marynarki nowego typu, marynarki państwa ludowego, zwycięsko kroczącego do socjalizmu.

Dobrze się stało, że „Przegląd Morski" coraz częściej sięga do historii, zapoznając swoich czytelników z nieznanymi dla szerszego ogółu (bo albo fałszywie dotąd przedstawianymi, albo też celowo przemilczanymi), fragmentami z dziejów marynarki radzieckiej, sięgając nawet dalej — do rewolucyjnych i postępowych tradycji marynarki rosyjskiej.

Do takich artykułów należą niewątpliwie wspomnienia Dowódcy Odrodzonej Mar. Woj.



kontradmirała W. Steyera o Akademiku ZSRR A. N. Kryłowie i jego wielkim wkładzie do ogólno-światowej nauki morskiej w dziedzinie teorii okrętu, żyroskopów, fizyki i matematyki, wibracji okrętów i kołysania, a nawet astronomii.

„Przegląd Morski" nie poprzestaje jednak na pokazaniu sylwetki tego wielkiego uczonego rosyjskiego. Sięga do ciekawych materiałów źródłowych i dzieł samego Kryłowa. Kontynuując zapoznawanie swych czytelników z najbardziej charakterystycznymi pracami A. N. Kryłowa — redakcja zamieszcza jeden z jego artykułów, poświęcony pamięci zmarłego w roku 1894 P. A. Titowa — wielkiego samouka — budowniczego okrętów. Z artykułem tym, który ukazał się (w tłumaczeniu W. Styryjczyka) zapoznamy naszych czytelników w jednym z najbliższych numerów „Morza i Marynarza Polskiego".

Niezwykle cennym, a przede wszystkim aktualnym artykułem jest zamieszczona na łamach „Przeglądu Morskiego" praca kmdra Z. Nowickiego na temat ruchu racjonalizatorskiego w Marynarce Wojennej. Artykuł ten, napisany prostym, sugestywnym i zrozumiałym językiem powinien zapoczątkować stały dział na łamach „Przeglądu Morskiego" w ramach którego omawiane byłyby wszelkie zagadnienia o charakterze racjonalizatorskim w jednostkach lub na okrętach Mar. Woj.

Tematyczną treść numeru zamykają trzy wartościowe prace oficerów Mar. Woj., a mianowicie: kmdra por. B. Romanowskiego pt. „Rozwój napędu okrętów podwodnych", kmdra por. E. Szczepaniuka p. t. „Bombardowanie i torpedowanie lotnicze obiektów na otwartym morzu" i kmdra por. K. Zagrodzkiego p. t. „Morze Bałtyckie". Wszystkie te prace, a w szczególności obszerny artykuł kmdra por. Zagrodzkiego, zasługują na dokładne przestudiowanie ich przez ogół oficerów i podoficerów Marynarki Wojennej.

Słowa szczególnego uznania należą się redakcji za doskonałe prowadzenie obszernego „Przeglądu prasy". Ostatni numer kwartalnika jest pod tym względem wyjątkowo bogaty i omawia najciekawsze prace o charakterze morskim lub wojenno-morskim, jakie ukazały się w ostatnim czasie na łamach „Morza Marynarza Polskiego", „Polski Zbrojnej", „Wolności", a także prasy zagranicznej, jak „Krasnyj Fłot" (ZSRR) „Sowieckij Wajin" (ZSRR), „Morskoj Fłot" (ZSRR), „Journal de la Marine Marchande" (Francja), „The Illustrated London News" (W-ka Brytania), oraz „United States Naval Institute Proceedings" (USA).

Bogato ilustrowany numer zamyka obszerna „Kronika", przegląd wydawnictw Marynarki Wojennej i „Bibliografia".

J A N   Ż O N G O Ł Ł O W I C Z

„MODELE OKRĘTOWE"

Sądząc z treści listów, jakie Redakcja „Morza Marynarza Polskiego" otrzymuje stale od swych Czytelników z całego kraju, modelarstwo znajduje wśród szerokich mas młodzieży wielu zwolenników.

Młodzież, dla której morze i wszystko, co jest związane z pracą na morzu stanowi wiecznie żywą, o niesłabnącej sile przyciągania atrakcję, chętnie nieraz poświęcałaby swe wolne chwile na zbudowanie modelu ulubionego przez siebie okrętu czy też statku.

Trzeba stwierdzić jednak, że tego rodzaju zajęcie jeszcze do niedawna sprawiałoby dla wielu trudność wynikającą z braku odpowiednich wydawnictw popularyzujących tę miłą, pożyteczną i pouczającą rozrywkę. Brak owych wydawnictw uniemożliwiający nieraz nawet najbardziej zainteresowanym wniknięcie w „tajniki" modelarstwa, być może nie jednemu ochłodził jego modelarskie zapały.

Dlatego też dobrze się stało, że Biblioteka Ligi Morskiej (Wydawnictwa „Prasa Wojskowa") postanowiła wydać niewielką rozmiarami książeczkę „Modele okrętowe", której autorzy: R. Glauberman i E. Szczerek podjęli się trudnego zadania spopularyzowania najbardziej zasadniczych wiadomości z dziedziny modelarstwa. Z góry należy uprzedzić, że książeczka ta nie pretenduje bynajmniej do tytułu „podręcznika" modelarskiego dla zaawansowanych, a przeciwnie pisano ją z myślą o początkujących jak to zresztą stwierdza podtytuł.

Fakt, iż naukę tę rozpoczęło się od podstaw i od najmłodszych, należy zaliczyć jako duży plus dla inicjatorów tego wydawnictwa. Pozwoli to w przyszłości na wychowanie kadr modelarzy, dla których z pewnością Biblioteka L. M. przygotuje dalsze wydawnictwa



tym razem już bardziej zaawansowane.

Sprawa wychowania morskiego młodzieży stała się zasadniczym celem wydanej przez L. M. książeczki. Stwierdza to zresztą zupełnie jasno „Wstęp od Wydawcy", w którym m. in. czytamy:

„Liga Morska, która przez zainteresowanie młodzieży zagadnieniami morskimi ma za zadanie wychować zastępy pracowników morza, uważa modelarstwo okrętowe za zasadniczy element wychowania morskiego, które w świetle nowej rzeczywistości nabiera specjalnej wagi.

Mając rozległe, bo 514 kilometrowe wybrzeże morskie, 3 duże porty i szereg mniejszych, musimy się stać państwem morskim. Staniemy się zaś nim nie tylko w rezultacie rozwoju budownictwa okrętowego, zwiększenia ilości jednostek, rozbudowy portów itp., ale i w rezultacie wychowania morskiego młodzieży. Młodzież powinna przyjść do szkoły morskiej lub do pracy na morzu i wybrzeżu nie tylko z zamiłowaniem, ale i z pewnym zapasem wiadomości...

... Książeczka niniejsza ma ułatwić nauczycielowi robót ręcznych prowadzenie modelarstwa okrętowego w szkole (do czego Liga Morska zdąża konsekwentnie) i pomóc młodym modelarzom w samodzielnym wykonywaniu modeli".

Na treść książeczki składają się opisy modeli łodzi, jednostek sportowych, statków, okrętów oraz dołączono króciutki słowniczek dla wyjaśnienia znaczenia użytych w treści wyrazów morskich.

Ponadto w wydawnictwie tym znajdujemy opis morskich bander Marynarki Wojennej, Marynarki Handlowej oraz Ligi Morskiej. W dziale „Różne" zamieszczony jest opis kompasu oraz latarni morskiej.

Książeczka ta z pewnością spełni swoje zadanie spopularyzowania modelarstwa wśród młodzieży i to jest właściwie najważniejsze. Narzuca się jednak pewna uwaga jeśli chodzi o wykonanie niektórych rysunków. Rysunek w tego rodzaju wydawnictwie musi spełniać dwie zasadnicze role: 1) pokazać jak model ma wyglądać po jego wykonaniu, 2) przez swój przyjemny wygląd zachęcić czytelnika do wykonania. Jeśli chodzi o pierwsze, to wymagania w tej kwestii mniej więcej zostały wypełnione, co zaś dotyczy drugiego, to trudno jest powiedzieć, żeby wygląd niektórych modeli mógł zachęcić do realizacji wyrysowanego projektu.

To są oczywiście drobne usterki, które jednak nie umniejszają wartości książeczki, jaka z pewnością znajdzie wielu chętnych nabywców.

N I E M O D E L A R Z

Odpowiedzi Redakcji

Ze względu na nawał aktualnych materiałów, którym musieliśmy poświęcić nieco więcej uwagi, na łamach kilku ostatnich numerów naszego pisma nie zamieszczaliśmy odpowiedzi na listy Czytelników. Obecnie zamierzamy poświęcić więcej miejsca rozmowom z naszymi Czytelnikami. Dlatego też zapraszamy wszystkich do dzielenia się swymi uwagami i spostrzeżeniami tak odnośnie naszego pisma jak i wszelkich zagadnień morskich.

Poniżej zamieszczamy fragment listu otrzymanego od jednego z naszych Czytelników oraz odpowiedzi Redakcji.

„Drogi Marynarzu! — Zbierało mi się z napisaniem, aż zebrało się i napisałem", pisze **Witold Kopczyński** (Warszawa, ul. Szwoleżerów 4) — Bardzo mi się podobasz. Zawierasz masę artykułów interesujących każdego. Jedną z Twoich zalet są zamieszczane opowiadania marynistyczne. Kiedy zobaczyłem na okładce „MMP" Nr 1 z br. 15 obrazków przedstawiających różne tematy o których „Marynarz" miał pisać, nie bardzo, przyznam się, wierzyłem w to. Tymczasem „MMP" wywiązuje się z tego zadania całkowicie, prócz... tego, że nie było jeszcze reportażu obrazującego życie nurka. Bardzo bym pragnął by „MMP" zamieszczał również plany okrętów i statków".

Możemy zapewnić, że w dalszych numerach naszego pisma zamieścimy artykuły, również i na tematy poruszone przez naszego Czytelnika. Obecnie odpowiadamy na postawione nam pytania: 1) Wydział Budowy Okrętów istnieje tylko na Politechnice Gdańskiej. 2) od kandydatów na ten Wydział wymagana jest duża matura, stan zdrowia nie odgrywa większej roli. 3) korzystać z modelarni możecie zapisując się do Koła LM na miejscu w W-wie.

Jerzy Sawicki — Kielce. Chcielibyście poznać flagi morskie Związku Radzieckiego, oraz odznaki radzieckiej marynarki wojennej i handlowej. Proponujecie również by jeszcze więcej miejsca poświęcać ciekawym artykułom o olbrzymich osiągnięciach technicznych naukowców i inżynierów radzieckich. Postaramy się zadośćuczynić Waszej prośbie tym bardziej, że otrzymujemy wiele listów o podobnej treści.

Michał Radzyński — Rzeszów. Zapytujecie czy ORP „Błyskawica" jest kontrtorpedowcem, czy niszczycielem, gdyż te dwa terminy są jeszcze ciągle w użyciu. Przed wojną ten typ okrętów nazywano kontrtorpedowcem, jednak obecnie przyjęła się nazwa niszczyciel, jako bardziej odpowiadająca

Zdzisław Trzebiński Łódź. W sprawie pracy w rybołówstwie morskim należy zwrócić się do Departamentu Rybołówstwa w Ministerstwie Żeglugi.

U W A G A

Z przyczyn niezależnych od Redakcji „Morza Marynarza Polskiego" jak również Państwowej Żeglugi Przybrzeżnej, w roku bieżącym żegluga na trasie Sopot — Ustka została wstrzymana. W związku z tym uczestnicy „Wielkiego Konkursu Morskiego", którym została przyznana nagroda w formie przejazdu na wyżej wspomnianej trasie mogą otrzymać w zamian albo 2 wartościowe książki oraz roczną prenumeratę naszego pisma, bądź też do dn. 15. IX. br. mogą odbyć bezpłatnie wycieczkę morską na trasie Gdańsk — Sopot — Gdynia — Hel. Czytelnicy, którzy pragną otrzymać książki proszeni są o listowne potwierdzenie swego wyboru — pozostali mogą zgłaszać się do Redakcji Oddziału Gdyńskiego (Gdynia, św. Piotra 12) w godz. 8 — 15 celem odebrania biletów dla odbycia wycieczki.

REDAKCJA



W mackach ośmiornicy

Niedaleko od Władywostoku nurek Tripolin, pracując na dnie morza, poczuł nagle, że z tyłu ktoś ścisnął mu nogę. Obróciwszy się nurek zobaczył ośmiornicę. Wyjąwszy nóż, Tripolin uderzył nim po zaciskających się mackach i równocześnie dał sygnał, by go natychmiast wyciągnięto.

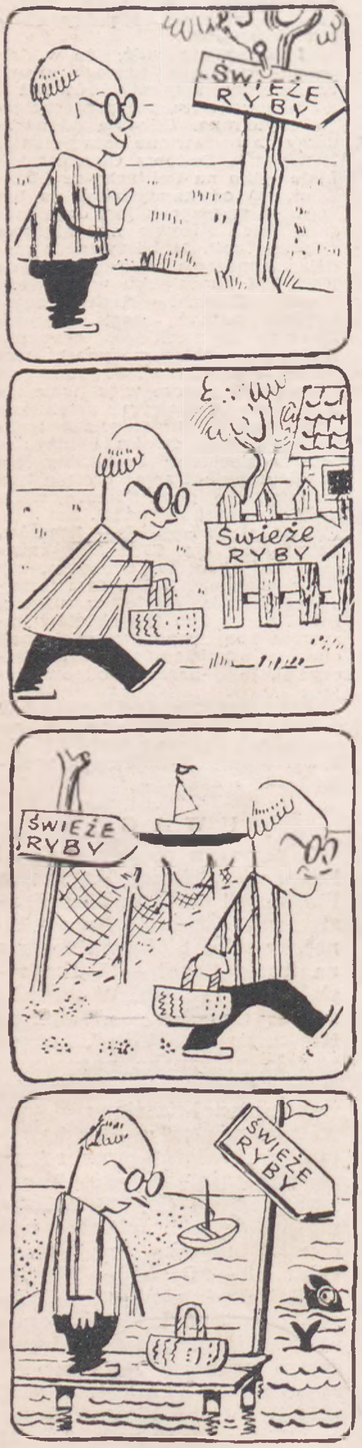
Gdy nurka wydobyto na pokład okrętu, ciało jego owinięte było mackami ośmiornicy. Koledzy pomogli Tripolinowi uwolnić się od nich. Zabita ośmiornica ważyła 24 kilogramy, a długość jej macek wynosiła przeszło trzy metry.

NIEZWYKŁY POŁÓW

Rybacy, którzy wypłynęli onegdaj na połów na jezioro Talty z pewnością nie spodziewali się tego, iż ich połów zakończony zostanie tak niespodziewanym rezultatem.

W sieci, którą z trudem wyciągnięto, znaleziono olbrzymiego suma, ważącego 54 kilogramy i posiadającego długość 217 cm.

Głowa niespotykanego olbrzyma została przekazana stacji badawczej S. G. G. W. w Warszawie.



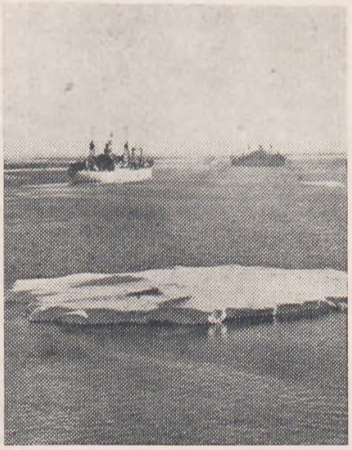
16 LIPCA...

... minęło 130 lat od chwili, gdy z Kronsztadtu wypłynęły dwa żaglowce „Mirnyj" i „Wostok", uwożąc na swym pokładzie ekspedycję rosyjskich odkrywców Bellingshausena i Łazariewa. Wyprawa ta została zakończona odkryciem 6 części świata Antarktydy. dy.

Odkrycie to obaliło jednocześnie mylne poglądy Anglika James Cooka, który wraz z innymi geografami zachodnio-europejskimi twierdził, iż wokół południowego bieguna nie ma żadnego lądu.

Dwa niewielkie żaglowce ekspedycji rosyjskich żeglarzy z uporem walczyły z silnymi sztormami, płynąc przez pola lodowe celem zbadania tych części Oceanu Lodowatego, do których jeszcze nikt nie zdołał dotrzeć. 535 dni pływały oba statki na wodach południowej półkuli, około 100 dni spędziły wśród lodów, czterokrotnie docierając do 70° szerokości południowej i przenikając w głąb odkrytego przez siebie lądu.

W rezultacie tej niezwykłej wyprawy rosyjscy uczeni stwierdzili istnienie stałego lądu na południe od kręgu polarnego, odkryli pierwsze ziemie wchodzące w skład Anktarktydy oraz wyspy, które otrzymały rosyjskie nazwy: Piotr I, Anenkow, Zawadowski, Mały Jarosławiec i inne. (b.)



Krajobraz Antarktydy.

WIELORYB W SIECI RYBACKIEJ

Brygada rybaków północno-newelskiego kombinatu rybnego na wyspie Sachalin, wypłynąwszy niedawno na morze celem skontrolowania sieci, założonych w cieśninie Tatarskiej, znalazła w pułapce wieloryba z gatunku kaszalotów.

Wezwano kuter holowniczy. Rybacy zarzucili pętlę liny na ogon kaszalota i usiłowali holować go . Jednakże lina zerwała się. Wówczas zwykłą linę zastąpiono liną stalową. Ale wieloryb stawiał zacięty opór i nie pozwalał się holować.

Pół godziny trwały zapasy z wielorybem. Wreszcie osłabione zwierzę zaciągnięto na brzeg.

Długość kaszalota wynosi 10 m. Rybacy dostarczyli fabryce przetworów rybnych dwie tony cennego tłuszczu.



— Psiakość, co za pech — przecież już raz czytałem tę książkę...

SKĄD SIĘ WZIĘŁY NAZWY:

EUROPA

Jeszcze przed 2 tysiącami lat uczeni starożytni uważali Europę za zachodni półwysep Azji. Nieco później obie te części świata łączono pod wspólną nazwą „Euroazja". Jednak już historycy greccy, jak Herodot żyjący w V wieku przed nową erą, odróżniali osobny kontynent Europy, tak też go nazywając. Nazwa ta przyjęła się i przetrwała do dziś. Nie można oczywiście dokładnie ustalić jej rodowodu, jednak najprawdopodobniej pochodzi od słowa ‚ereb", co znaczy mrok, ciemność. Europa oznacza więc kraj zachodzącego słońca, jakby to romantycznie określili Chińczycy.

AZJA

Aleksandrowi Wielkiemu zawdzięczamy dokładniejsze wiadomości o dawnej Azji, jednak pierwszym, który tę nazwę wymienił był Homer. Wyprawy Aleksandra Macedońskiego odsłoniły wiele tajemnic Azji i jej ludów. Stąd rozpoczęły się słynne wędrówki ludów i Azja uchodzi za kolebkę ludzkości. Sama nazwa pochodzi od asyryjskiego słowa „asu", czyli wschód.

AFRYKA



Libia, to niewielki arabski kraj, stanowiący do wojny kolonię włoską a prawdopodobnie nie wszyscy wiedzą, że nazwa tego kraju, była przed kilku tysiącami lat nazwą całego afrykańskiego lądu. Pustynia Sahara, wysokie góry i tropikalne upały, oraz brak dogodnych dla założenia portów zatok, utrudniał przez wiele wieków zbadanie całego kraju. Nazwa „Afryka" pochodzi od plemienia afri, zamieszkującego obszar zniszczonej przez Rzymian Kartaginy.

AUSTRALIA



Istnienie Australii na długo przed jej odkryciem, było jedną z podstawowych hipotez greckich, starożytnych filozofów i geografów. Odkrywcą Australii był Holender Wilhelm Yanz, który w 1606 r. przybił do południowego cypla tego najmłodszego lądu. Inny Holender Abel Tasman w 40 lat później okrążył całą Australię, ale nie widział jej wschodnich brzegów, które zostały odkryte dopiero w 1770 r. przez Anglika Jamesa Cooka. Holendrzy nazywali ten ląd Nową Holandią, Anglicy dla odmiany Południową Walią. Jednak w 1803 r. Flindere przeszedł swym statkiem cieśninę Bassa i dowiódł, że nowy ląd jest wyspą. Uczeni nazwali go „terra australis incognita" (nieznana ziemia południowa) — w skrócie przyjęła się powszechnie nazwa — „Australia".

Lech Wróżyc.

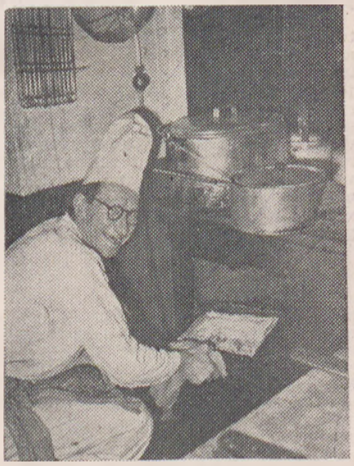
POTOMEK PUSZKINA MARYNARZEM

Funkcję drugiego mechanika na radzieckim statku „Paldiski" pełni 28-letni Aleksander Piśniaczewski. Jest on synem córki Marii Bykowej, która była wnuczką wielkiego poety rosyjskiego Aleksandra Puszkina.

Piśniaczewski rozpoczął służbę na morzu mając 16 lat. W okresie ostatniej wojny walczył on z wrogiem w szeregach Bałtyckiej Floty Wojennej.

Będąc wierny szczytnym tradycjom swego wielkiego pra-pradziadka, wolny od zajęć służbowych czas, Piśniaczewski poświęca na zaznajomianie załogi z twórczością Aleksandra Puszkina, w ramach zorganizowanego przez siebie na statku kółka literackiego.

Skąd ta radość?



Czy sądzicie, że kucharz ów śmieje się z zadowolenia, że mu się ciasto udało? Nic podobnego! To myśl o tym, że został stałym prenumeratorem miesięcznika „Morze Marynarz Polski" stała się powodem słusznej radości i zadowolenia.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO - Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski — Drukowano w Z.G. „P.W." w Gdyni, Nr 874. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W" w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-20117